Die Arbeitszeit in der deutschen Rheinschiffahrt

zugleich ein Beitrag zu Problemen des Arbeitszeitschutzes

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde einer
Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
(Rechtswissenschaftliche Abteilung)
der Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen

vorgelegt von

Reinhard Münzner
aus Leonberg

1963

7367

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547601_0050

Die Arbeitszeit in der deutschen Rheinschiffahrt

zugleich ein Beitrag zu Problemen des Arbeitszeitschutzes

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde einer
Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
(Rechtswissenschaftliche Abteilung)
der Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

vorgelegt von

Reinhard Münzner
aus Leonberg

1963

Gesamtherstellung: Paul Jilg, Photo-Offsetdruck, Stuttgart

Dekan: Prof. Dr. Joachim Gernhuber
1. Berichterstatter: Prof. Dr. Dr. Erich Fechner
2. Berichterstatter: Prof. Dr. Ernst Steindorff

Tag der mündlichen Prüfung: 18. Februar 1963

Vorwort

Im Rahmen der Forschungen des Instituts für Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Tübingen betraute mich der leitende Direktor, Herr Prof. Dr. Dr. Erich Fechner mit der Untersuchung der Arbeitszeit in der deutschen Rheinschiffahrt. Um ein möglichst genaues Bild von der Wirklichkeit zu erhalten, befuhr ich im August und Anfang September 1960 insgesamt sechs Wochen als Schiffsjunge und Praktikant auf acht verschiedenen Schiffen den Rhein von Mannheim bis Rotterdam, einen Teil des Rhein-Herne-Kanals und den gesamten schiffbaren Neckar. Hierbei lernte ich nicht nur die Arbeitszeitverhältnisse während der Fahrt sondern auch während des Aufenthaltes im Hafen kennen und hatte außerdem Gelegenheit, mit zahlreichen Besatzungsmitgliedern anderer Schiffe ins Gespräch zu kommen.
Das durch die eigenen Wahrnehmungen gewonnene Bild konnte ich auf Grund von Reiseberichten erweitern, die zur Lohnberechnung für die Besatzungsmitglieder an Bord geführt werden, sowie auf Grund von privaten Tagebuchaufzeichnungen, die mir einzelne Schiffsführer freundlicherweise zur Verfügung stellten. Diese Berichte und Tagebücher reichten jeweils mehrere Jahre, zum Teil sogar Jahrzehnte zurück, so daß ich mir einen von zeitbedingten Schwankungen unabhängigen Überblick verschaffen konnte. Zahlreiche wertvolle Hinweise tatsächlicher und rechtlicher Art gaben mir die Schiffahrtsunternehmen selbst, der Allgemeine Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt e.V. und nicht zuletzt die Ortsverwaltungen Mannheim, Duisburg und Düsseldorf der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, sowie besonders deren Hauptvorstand in Stuttgart.

Während einer viermonatigen Tätigkeit als Referendar bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Stuttgart hatte ich die Möglichkeit, meine Kenntnisse über die Verhältnisse auf dem kanalisierten Neckar zu vertiefen.
Der Zentral-Verein für die deutsche Binnenschiffahrt e.V.,

die Arbeitsministerien von Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, das Bundesverkehrsministerium und das Internationale Arbeitsamt in Genf waren mir bei der weiteren Materialsammlung sehr behilflich.
Ich danke allen Stellen für ihr großes Entgegenkommen, ihre Aufgeschlossenheit und die tatkräftige Unterstützung.
Mein besonderer Dank gilt meinem verehrten Lehrer Herrn Prof. Dr. Dr. Erich Fechner, unter dessen selbstloser Betreuung diese Dissertation aus der Mitte seiner arbeitsrechtlichen Arbeitsgemeinschaft im Institut für Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Tübingen entstehen und wachsen konnte.

Inhaltsübersicht

	Seite
Die Arbeitszeit in der deutschen Rheinschiffahrt	
Schrifttumsverzeichnis	XI - XVII
Abkürzungsverzeichnis	XVIII - XX
Einleitung:	
Anlaß zur Untersuchung	1
Bemerkungen zur Gliederung	1
1. Teil	
Das Erfassen der Arbeitszeit während der Fahrt im geltenden Recht	2
A. Voruntersuchung	2
I. Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes "Rheinschiffahrt"	2
1) räumlich und fachlich	2
2) persönlich	2
II. Der sachliche Geltungsbereich der AZO und sein geschichtlicher Hintergrund	3
III. Die AZO und die in der Mannheimer revidierten Rheinschiffahrtsakte proklamierte "Freiheit in der Rheinschiffahrt"	4
1) Die AZO gilt in der deutschen Rheinschiffahrt trotz der Mannheimer Akte.	5
2) Entsprechendes gilt beim JASchG.	5
IV. Das internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer (RhSchAbk) und die AZO	6
1) Die Verbindlichkeit des Rheinschifferabkommens als innerstaatliches Recht	6
2) Der größte Teil des RhSchAbk hat unmittelbare Rechtswirkung für das fahrende Personal in der deutschen Rheinschiffahrt.	8
3) AZO und RhSchAbk ergänzen sich gegenseitig.	8
V. Der persönliche und räumliche Geltungsbereich von AZO und RhSchAbk	10
1) Die AZO u.das RhSchAbk gelten nicht für jedes Besatzungsmitglied, (Beschäftigungsverhältnisse familienrechtlicher Art).	10
2) Auch bei vorübergehendem Auslandsaufenthalt des Schiffes ist die AZO anzuwenden.	12

Seite

B. Die arbeitszeitrechtliche Seite des Fahrtages 13

I. Dauer und Lage der Schichtzeit 13

II. Die Zusammensetzung der Schichtzeit 14

1) Die "regelmäßige reine Arbeitszeit" und ihre Bedeutung 14

2) "Mehrarbeit" in der Schichtzeit 15

3) Die Ruhepausen in der Schichtzeit 16

III. Würdigung der tarifvertraglichen Schichtzeitbestimmung unter dem Gesichtspunkt des Arbeitszeitschutzes 17

1) Die Schichtzeitbestimmung als delegiertes öffentliches Recht gemäß § 7 Abs.1 AZO 17

2) Der Geltungsbereich der Schichtzeitbestimmung als Norm des § 7 AZO 18

IV. Die über 10 Stunden hinaus verlängerte Schichtzeit 20

C. Die lohnrechtliche Seite des Fahrtages 21

Vorbemerkung zum Verhältnis von Lohn- und Arbeitszeitrecht 21

I. Die Art des Lohnes 21

II. Die Berechnung des Lohnes 22

1) bei der einfachen Schichtzeit 22

2) bei der verlängerten Schichtzeit 23

3) Der Lohn für Mehrarbeit 24

4) Besondere Vergütungen 25

2. Teil

Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse während der Fahrt und ihre rechtliche Würdigung 26

A. Gemeinsames bei allen Besatzungsmitgliedern für Dauer, Lage und Inhalt der Schichtzeit 26

I. Das Erfassen der tatsächlichen Verhältnisse 26

II. Die tatsächliche Lage und Dauer der Schichtzeit 27

1) Die Lage der Schichtzeit 27

2) Die Dauer der Schichtzeit 27

Seite

3) Einflußfaktoren für Dauer und Lage der Schichtzeit 28
Einflüsse aus der Witterung, den Wasserverhältnissen und dem Verkehrsrecht 29
Einflüsse technischer und wirtschaftlicher Art 30
Persönliche Gründe, die Dauer und Lage der Schichtzeit beeinflussen 31

III. Die Arbeit in der Schichtzeit 31
1) Die Schiffs-und Besatzungsverhältnisse 31
2) Allgemeines zur Beanspruchung des Personals während der Schichtzeit 32

IV. Die Ruhepausen in der Schichtzeit 33
1) beim Schiffsführer 33
2) bei der übrigen Decksmannschaft 34
3) beim Maschinisten 35

B. Die Beanspruchung des Schiffsjungen 36
Ein Fahrtag aus der Praxis 36

I. Die 8 1/2-stündige Arbeitszeit 37
1) Die Verteilung der Arbeit in der Schichtzeit 37
2) Die Zusammensetzung der 8 1/2-stündigen Arbeitszeit 37

II. Die übrige Schichtzeit 39
1) Rufbereitschaft ohne Arbeitseinsatz 39
2) Der Arbeitseinsatz bei Fahrt auf freier Strecke 40
3) Der Arbeitseinsatz bei Fahrt auf schleusenreicher Strecke 41

C. Die Beanspruchung von Matrose und Schiffsführer 43
Ein Fahrtag des Matrosen aus der Praxis 43

I. Die Tätigkeiten des Matrosen während der Schichtzeit von 10 Stunden 44

II. Die verlängerte Schichtzeit des Matrosen 45
1) Das Vorhandensein von Arbeitsbereitschaft 45
2) Der Umfang der anfallenden Arbeitsbereitschaftszeiten 47

Seite

III. Die Beanspruchung des Schiffsführers 48
1) Seine Verantwortung 48
2) Seine Arbeit 49
3) Die arbeitszeit-rechtliche Bewertung seiner Arbeit 50

D. Die Beanspruchung des übrigen Schiffspersonals 51

I. Der Maschinist 51
1) Die Verhältnisse auf einem Schubboot 51
2) Ablösungsdienst auf einem Schleppboot 52
3) Der Alleinmaschinist auf einem schleppenden Motorgüterschiff 54

II. Heizer und Menagemann 54
1) Der Heizer 54
2) Der Menagemann 55

3. Teil
Die Arbeitszeit beim Aufenthalt des Schiffes im Hafen oder am Liegeplatz 56

A. Der Arbeitstag ohne Fahrt 56

I. Das geltende Arbeitszeitrecht 56
1) Die 7 1/2-stündige Arbeitszeit und die Ruhepausen 56
2) Die auf 10 Stunden verlängerte Arbeitszeit 57
3) Die Regelung des RhSchAbk und ihr Verhältnis zu den tarifvertraglichen Bestimmungen 58

II. Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse 58
1) Höhere Umlaufgeschwindigkeit des Schiffes bedeutet größere Wirtschaftlichkeit 58
2) Die technische Entwicklung der Umschlagsanlagen 59
3) Die vorgeschriebenen Lade-und Löschzeiten 60
4) Die einzelnen Tätigkeiten der Schiffsbesatzung 61

III. Beispiele aus der Praxis 62
1) Arbeitszeit und Arbeitsbereitschaft auf einem schleppenden Motorgüterschiff 62

Seite

2) Ein Fall des § 14 AZO auf einem älteren Motorgüterschiff 64

3) Wartezeit auf einer Schubeinheit 65

4) Die Verhältnisse auf Schleppkahn und Schleppboot 66

B. Fahrt und Arbeit im Hafen im Lauf des gleichen Tages 67

I. Die rechtlichen Verhältnisse 67

1) Die 10-stündige Schichtzeit des RTVRh und ihre Verlängerung 67

2) Die Arbeitszeit des noch nicht 18 Jahre alten Jugendlichen 69

3) Die Arbeitszeitbestimmungen des RhSchAbk und ihr Verhältnis zum RTVRh i.V.m. der AZO 69

4) Das Lohnrecht für die gemischte Arbeitszeit 70

Mehrarbeit in der Schichtzeit 70
Rufbereitschaft des Jugendlichen 71
Die Regelung des RhSchAbk 71

II. Die tatsächlichen Verhältnisse und ihre rechtliche Würdigung 72

1) Arbeitszeiten auf einem schleppenden Motorgüterschiff 72

2) Die Verhältnisse auf einer Schubeinheit 73

3) Zusammenfassende Feststellung 73

4. Teil

Die Freizeit der Schiffsbesatzung 74

A. Die Nachtruhe 74

I. Die Rechtslage 74

1) Die 10-stündige Ruhezeit des RTVRh und die weiteren Verkürzungsmöglichkeiten 74

2) Die Regelung des RhSchAbk 75

3) Bemerkungen zu Art.8 Lit.e RhSchAbk (Verkürzung der Nachtruhe bei Ankunft im Bestimmungshafen) 76

4) Besonderheiten bei Jugendlichen und Frauen 77

5) Der Lohnzuschlag für Nachtarbeit 78

Seite

II. Die Wirklichkeit und ihre rechtliche Würdigung 78

1) Fälle aus der Praxis 78

Schleppboot 78
schleppendes Motorgüterschiff 79
Motorgüterschiff und Schubeinheit 79
Schleppkahn 79
Besonderheiten auf dem Neckar 80

2) Die rechtliche Würdigung von Dauer und Inhalt der Ruhezeit 80

3) Wachbereitschaft, Bordgebundenheit und Ruhezeit auf dem fahrenden Schiff 81

B. Die Sonn- und Feiertagsruhe 83

I. Das Recht der Sonntagsruhe 83

1) Die tarifvertragliche Regelung 83

2) Die Sonntagsruhe im RhSchAbk 84

3) Besonderheiten bei Jugendlichen und Frauen 85

4) Das Lohnrecht 86

II. Das Recht der Feiertagsruhe 86

1) Die Regelung im RTVRh, RhSchAbk und JASchG 86

2) Das Lohnrecht 88

III. Tatsächliches zur Sonn-und Feiertagsruhe 88

1) Das Einhalten der Sonn-und Feiertagsruhe auf verschiedenen Schiffen 88

Schleppboot, schleppendes Motorgüterschiff, Schubeinheit 89

2) Wirtschaftliche Gründe zur Sonn- und Feiertagsarbeit 90

3) Die Einstellung des fahrenden Personals zur Sonntagsruhe 91

4) Die Problematik beim jugendlichen Besatzungsmitglied 92

5. Teil

Besonderheiten in der Rheinschiffahrt 95
Die Rechtsdurchsetzung
Zusammenfassung und Ausblick

A. Besonderheiten in der Rheinschiffahrt 95

I. Die Arbeitszeit auf Hafenbooten 95

1) Das Arbeitszeitrecht 95

2) Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse 96
auf dem Hafenboot X 96
auf dem Hafenboot Y 98

Seite

II. Die Arbeitszeit auf dem Bunkerboot (Arbeitszeit wird hier der Fahrzeit gleichgesetzt). 99

III. Die durchlaufende Arbeitsweise in der Esso-Tankschiffahrt 100

1) Das Zusatzabkommen zum Esso-RTV 100

2) Das RhSchAbk und die durchlaufende Arbeitsweise 100

3) Die Mehrschichtarbeit in der Praxis 101

IV. Die Fahrgastschiffahrt auf dem Rhein 102

1) Besonderheiten arbeitszeitrechtlicher Art 102

2) Die tatsächlichen Verhältnisse 102

B. Das Problem der Rechtsdurchsetzung 103

I. Die Sicherungsbestimmungen des Arbeitszeitschutzes und die Zuständigkeit zur Überwachung der Arbeitszeit 103

1) Die strafrechtlichen Sanktionen der AZO i.V.m. dem RTVRh 103

2) Die strafrechtlichen Sanktionen des JASchG 104

3) Das RhSchAbk kennt selbst keine strafrechtlichen Sanktionen 104

4) Die Zuständigkeit zur Überwachung der Arbeitszeiten 105

II. Die tatsächlichen Verhältnisse bei der Überwachung der Arbeitszeiten 105

1) Die Überwachung der Durchführung von AZO und JASchG-Bestimmungen 105

2) Die Durchführung des RhSchAbk 106

C. Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse 107

I. Das geltende Arbeitszeitrecht 107

II. Die tatsächlichen Verhältnisse 108

D. Ausblick 109

I. Volkswirtschaftliche Notwendigkeiten 109

II. Zu erstrebende Rechtsänderungen im internationalen Bereich 109

III. Rechtsreform im nationalen Bereich 109

IV. Rechtsdurchführung und Überwachung 111

Anhang

Die wichtigsten Arbeitszeitvorschriften für die Rheinschiffahrt I - XIV

Schrifttumsverzeichnis

I. Lehr- und Handbücher

Berber, Friedrich	Lehrbuch des Völkerrechts, 1.Bd., Allg.Friedensrecht, München u.Berlin 1960
Bobrowski, Paul Gaul, Dieter	Das Arbeitsrecht im Betrieb von der Einstellung bis zur Entlassung, 3.Aufl. Heidelberg 1959
Dahm, Georg	Völkerrecht, Bd.3, Stuttgart 1961
Hueck, Alfred Nipperdey,Hans Carl	Lehrbuch des Arbeitsrechts, 6.Aufl. Berlin u.Frankfurt 1957 u.1959, 2 Bde.
Kaskel, Walter	Arbeitsrecht, 3.Aufl., Berlin 1928
Maus, Wilhelm	Handbuch des Arbeitsrechts, VII A, Erläuterungen zur AZO, Baden-Baden u. Frankfurt, Stand: Januar 1962
Mittelstein, Max	Das Binnenschiffahrtsrecht, in Ehrenberg's Handbuch des ges.Handelsrechts, Leipzig 1918, 7.Bd. 1 Abtlg.
Nikisch, Arthur	Arbeitsrecht, Bd.1 in 3.Aufl. Tübingen 1961, Bd.2 in 2.Aufl. Tübingen 1959
Schreiber, Erich	Binnenschiffahrtshandbuch, 4.Aufl. Wiesbaden 1960
Teubert, Oskar	Die Binnenschiffahrt, 2.Aufl. Leipzig 1932
Verdross, Alfred	Völkerrecht, 3.Aufl. Wien 1955

II. Kommentare

Brennberger, Ulrich Bauernfeind, Heinz	Das Jugendarbeitsschutzgesetz mit Nebenbestimmungen, Kommentar, Neuwied, Berlin u.Darmstadt 1960
Denecke, Julius	Arbeitszeitordnung, Kommentar, 5.Aufl. München u. Berlin 1961
Hamann, Andreas	Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Kommentar, 2.Aufl. Neuwied u. Berlin 1961
Hueck, Alfred Nipperdey,Hans Carl Topphoven, Ernst	Tarifvertragsgesetz, Kommentar, 3.Aufl. München u. Berlin 1955
Kählitz, Gerhard	Das Recht der Binnenschiffahrt, 1.Bd. Das Gesetz über den gewerbl.Binnenschiffsverkehr, Köln 1953; 2.Bd. Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, Köln 1956

Landmann - Rohmer Eyermann - Fröhler	Gewerbeordnung, Kommentar in 2 Bden München u. Berlin 1956
v. Mangoldt-Klein	Das Bonner Grundgesetz, Kommentar, 2.Aufl. Berlin u. Frankfurt (4.Liefg. 1960)
Maunz, Theodor Dürig, Günther	Grundgesetz, Kommentar, München u. Berlin, Stand: Mai 1961
Molitor - Volmer	Jugendarbeitsschutzgesetz, Kommentar, München u. Berlin 1961
Monjau, Herbert Wolff, Karl	Jugendarbeitsschutzgesetz, Handkommentar, Berlin 1961
Rohmer, Gustav	Arbeitszeitordnung, 4.Aufl. Berlin 1935
Schmidt, F.H.	Die neue Arbeitszeitordnung, Kommentar, 2. Aufl. Berlin 1939
Staudinger - (Mohnen-Neumann)	Kommentar zum BGB, II.Bd. Recht der Schuldverhältnisse, 3. Teil §§ 611-704, 11.Aufl. Berlin 1958
Vortisch, Otto Zschucke, Otto	Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, Erläuterungswerk, 2.Aufl. Berlin 1952 u. 1953

III. Einzeldarstellungen, Gutachten, Aufsätze und Berichte

Achilles, Fritz (Schiffer, Lünen a.d.Lippe)	Arbeitszeit und Krankheit in der Binnenschiffahrt, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1954 S.364
Albrecht, H.	Die Arbeiterbewegung in der Rheinschiffahrt von 1901-1933, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1957 S.290
Ba.	Es mangelt an Binnenschiffern, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1959 S.138f.
Beitzke, Günther	Räumliche Kollisionen arbeitsrechtlicher Normen, AR-Blattei D, Rechtsquellen III,
Böhm, W.	Nochmals: Zur Frage der Arbeitsbereitschaft, RdA 1959 S.273ff.
Brahmesfeld, E. Graf, O.	Praktisch.psychologischer arbeitsphysiologischer Leitfaden für das Arbeitsstudium, 1949
Der Bundesminister für Verkehr	Abt.Binnenschiffahrt Deutsche Binnenschiffahrt 1959 u.1960 Heft 1: Text; Heft 2: Diagramme und Tabellen

Bureau international du travail	Les conditions de travail dans la navigation sur le Rhin, Rapport préliminaire, Genf Juli 1948, hektograph.
Burmester, H.	Erfahrungen mit der Schubschiffahrt auf dem Rhein, ZfB 1959 S.477ff.
Denecke, Julius	Die Wirkung tariflicher Arbeitszeitverlängerungen auf nichttarifgebundene Arbeitnehmer, RdA 1950 S.258ff.
Denecke, Julius	Rechtsgutachten. Gehört die Zeit, die auf einer Fernfahrt der Ablösungsfahrer in der Schlafkabine verbringt, i.S.d. Arbeitszeitrechts zur Arbeitszeit (Arbeitsbereitschaft) oder zur Ruhezeit ? Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet, Heft 7, S.72ff. Das Arbeitsrecht des Güter- und Möbelfernverkehrs, hsg. v. Ernst Voß, Bielefeld 1958
Denecke, Julius	Zur Frage der Arbeitsbereitschaft, RdA 1958 S.447ff.
Diers, Hans	Die Arbeitnehmer in der Binnenschiffahrt, Handbuch der öffentlichen Wirtschaft, hsg. v. Hauptvorstand der Gewerkschaft ÖTV, bearb. v. Karl Osterkamp, u.Karl Kühn, 1.Bd., Stuttgart 1960
Duisburger General Anzeiger	v. 28.11.58, Jetzt auch Sonntagsruhe auf dem Rhein ? JTF tagt in Duisburg.
Evangelischer Reichsverband der Binnenschiffermission Deutschlands	Memorandum über die Sonntagsruhe in der westeuropäischen Binnenschiffahrt, Stuttgart 1958, hektographiert
Fechner, Erich	Probleme der Arbeitsbereitschaft - Arbeitsbereitschaft und verwandte Probleme in der Ordnung der Arbeit - Tübingen 1963
Frey, Erich	Arbeitsbereitschaft, Rufbereitschaft, Bereitschaftsdienst in Arbeitszeitrecht und Lohnrecht, Heft 22 der Schriften des Betriebs-Beraters, Heidelberg 1960
Frey, Erich	Der Begriff der Regelmäßigkeit im Arbeitsrecht, RdA 1960, S.246ff.
Galperin	Arbeitsbereitschaft und Bereitschaftsdienst, Betrieb 1960 S.695ff u. 723ff.
Gamillscheg, Franz	Internationales Arbeitsrecht (Arbeitsverweisungsrecht), Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht, 27, Tübingen u. Berlin 1959

Gaul, Dieter	Die Arbeitsbewertung in ihrer rechtlichen Bedeutung, Kassel 1954
Gaul, Dieter	Die Schichtarbeit und ihre rechtliche Bedeutung, AR-Blattei D, Schichtarbeit I, Übersicht
Geile, W.	Ordnungsprobleme des deutschen Verkehrsmarktes vom Standpunkt der Binnenschiffahrt, ZfB 1959 S.137ff.
Gille, Heinz	Arbeitsrechtliche Fragen im Rheinschiffahrtsrecht, Jur.Diss. Köln 1938
Guillaume	Die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation und das Grundgesetz der BRD, BABl 1953 S.432
Harms, Bernhard Kuske, Bruno Most, Otto Predöhl, Andreas	Die deutsche Rheinschiffahrt, Gutachten der Rhein-Kommission über die Lage der Rheinschiffahrt und der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer, Berlin 1930
Herschel, Wilhelm	Arbeitsschutz im sozialen Rechtsstaat BABl 1955 S.571ff.
Hessel, Ph.	Zur Frage der Nachwirkung tariflicher Arbeitszeitregelungen, RdA 1959 S.259ff.
Horch, Emil	Das Arbeitsverhältnis der Besatzung in der Rheinschiffahrt, Jur.Diss. Heidelberg 1939
Jahnke, Karl-Heinz	Sonntagsverkehr auf dem Rhein. Im Spiegel der Statistik, ZfB 1958 S.478ff.
Johler, Hans	Die Strukturwandlungen der Binnenschiffahrt in Hamburg im Jahrzehnt 1930-1940 als Grundlage einer Soziologie des deutschen Schifferstandes, Phil.Diss. Hamburg 1940
Jolmes, L.	Zur Frage der Verlängerung der Betriebszeit in der Binnenschiffahrt (mit bes.Berücksichtigung der Nachtfahrt), Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Forschungsberichte Heft 1, Köln 1957
Juncker, Albert H.	Laden, Löschen, Liegen in der deutschen Rheinschiffahrt, Jur.Diss. Mainz 1952
Kadow, Josef	Bestimmungen über die Arbeitszeit im Manteltarifvertrag (Ein Beitrag zum Problem der tariflichen Arbeitszeitregelung) Jur.Diss. Würzburg 1958
Kandeler, Hermann	Die Stellung der Berufsverbände im öffentlichen Recht, Berlin 1927

Knapp, Willy A.	Die Arbeitszeit im Verkehrswesen in der Bundesrepublik (Güterverkehr und Personenverkehr auf der Straße, Schiene u. in der Binnenschiffahrt) unter Berücksichtigung einzelner Probleme des Arbeitszeitrechts, Jur.Diss. Köln 1958
Kraus, Herbert Scheuner, Ulrich	Rechtsfragen der Rheinschiffahrt, 2 Rechtsgutachten, Frankfurt/M. 1956 (Schriften für ausl.u.internat.Wirtschaftsrecht)
Leserstimme	Mehr Rücksicht auf den Wasserstraßen. Eine Stimme aus dem Leserkreis zur Nachtfahrt mit Radar, Binnenschiffahrts-Nachrichten 1958 S.25
Leuze, Ruth	Tarifvertragliche Regelung der Arbeitsbereitschaft , Jur. Diss. Tübingen 1962
Loewenguth, K.	84 Stunden genügen. Zum Klagelied eines Rheinschiffers, Bild-Zeitung, Hamburg 11.1.57
Lutz, Walter	Binnenschiffer. Vom Lehrling zum Bootsmann. Schriftenreihe: Jugend im Leben und Beruf, Heft 33, Dortmund 1956
Matthes, Willy	Arbeitsbereitschaft, RdA 1960, S.98ff. u. 134ff.
Matthes, Willy	Der Arbeitsschutz und seine Durchführung, 1937
Meissinger	Das gesamte neue deutsche Arbeitszeitrecht nach dem Arbeitszeitnotgesetz v. 14.April 1927, den Ausführungsbestimmungen der Gewerbeordnung und den Sonderverordnungen, AR 1927, Jg.XIV, Heft 6, Sondernummer, Sp.419ff.
Meissner, Claus	Zur Problematik des gerichtlichen Verfahrens bei Verstößen gegen die Mindestbemannungsvorschriften, ZfB 1960 S.174ff.
Meyer-Osterkamp	Mindestbemannungsvorschriften der Binnenschiffahrt, ihre Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz in bezug auf die Frauen, ZfB 1960 S.169ff.
Möllers, H.	Binnenschiffer fordern kürzere Arbeitszeit, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1957 S.87
Möllers, H.	Sonntagsfahrt oder Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1958 S.204
Monjau, Herbert	Ausdehnung der täglichen Arbeitszeit über 10 Stunden, RdA 1956 S.122ff.
Most, Otto	Die deutsche Binnenschiffahrt. Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministers für Wirtschaft und Verkehr von NRW, H.38, 1957

Most, Otto	Rheinschiffahrt: "Gesicht und Gestaltung". Ein geopolitischer und verkehrswissenschaftlicher Überblick, ZfB 1959 S.343ff.
Müller, Walter	Zur Frage der Freiheit der Rheinschiffahrt, ZfB 1954 S.3ff.
Neuloh-Braun-Werner	Die durchlaufende Arbeitsweise, Sonntagsarbeit im Urteil der Stahlarbeiter, Tübingen 1961
Nikisch, Arthur	Rechtsgutachten über die zulässige Höchstdauer der reinen Arbeitszeit von Kraftfahrern im Güterfernverkehr, Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (vgl.Denecke, Rechtsgutachten) S.93ff.
Nipperdey, Hans Carl	Rechtsgutachten über Arbeitszeitfragen bei Arbeitsbereitschaft, insbes. im Güterfernverkehr, Schriftenreihe Güterfernverkehr (vgl.Denecke, Rechtsgutachten) S.77ff.
Nürnberger Nachrichten	v. 16.4.59, Papst für Sonntagsruhe der Binnenschiffer ; ebenso Kölnische Rundschau v.17.4.59 u. Wiesbadener Kurier v.23.4.59
Oertmann	Der Arbeitslohn, Berlin 1922
ÖTV	Gewerkschaft ÖTV Hauptvorstand, Tätigkeitsbericht der Hauptfachabteilung VI 1958-1960
Reiter, Julius	Die Rechtsstellung des Binnenschiffers, Jur.Diss. Würzburg 1931
Schilling, Karl	Zur Frage der Freiheit der Rheinschiffahrt. Völkerrechtliche Betrachtungen, ZfB 1953 S.315ff.
Schlisske, Horst	Die Bedeutung der tarifvertraglichen Arbeitszeitregelung, Jur.Diss. Kiel 1958
Schmidt, Kurt	Bekämpfung von Erschütterungen und Geräuschen auf Binnenschiffen, ZfB 1960 S.160ff.
Schnorr, Gerhard	Das Arbeitsrecht als Gegenstand internationaler Rechtsetzung, München 1960
Schregle, Johannes	Die rechtliche Funktion der Übereinkommen der internationalen Arbeitsorganisation, RdA 1956 S.51ff. u. 95ff.
Siebert, Wolfgang	Arbeitszeit und Arbeitsverhältnis, AR-Blattei D, Arbeitszeit I C, 1959
Siebert, Wolfgang	Arbeitszeit und Arbeitsverfassung AR-Blattei D, Arbeitszeit I D, 1953

Siebert, Wolfgang — Verlängerung der regelmäßigen Arbeitszeit, AR-Blattei D, Arbeitszeit III, 1951

Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt, Die Rheinschiffahrt, Fachzeitschrift für die Binnenschiffahrt u. das Fährwesen, Mannheim 1958 S.305f.

Striepen, Friedr. Hermann — Das Arbeitsverhältnis in der Rheinschiffahrt unter Berücksichtigung der durch das internat.Privat-u.Verwaltungsrecht auftretenden Fragen, Jur.Diss. Köln 1953

Trabandt — Arbeitszeitverlängerungen in Tarifverträgen gemäß § 7 der AZO, BB 1954 S.470f.

Trieschmann, Günther — Die Verlängerung der Arbeitszeit durch Tarifvertrag, RdA 1954 S.335ff.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg-Ruhrort — Gutachten v. 13.12.55 für das OLG Köln über die Unterbemannung in der Schiffahrt auf dem Rhein u. den westdeutschen Kanälen, hektographiert

Die Welt — v. 26.11.55 Nr.275 Landurlaub für Schiffer wird selten. Nur noch kurze Liegezeiten in den Häfen.

Wv. — Der Rhein braucht Sonntagsruhe. Deutsche Binnenschiffer über schleppende Verhandlungen enttäuscht. Westdeutsche Allgemeine, Duisburg v. 28.4.60

Zentralausschuß der deutschen Binnenschiffahrt e.V.Beuel a.Rh. Die Binnenschiffahrt zu verkehrspolitischen Grundsatzfragen, Duisburg-Ruhrort 1960

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e.V., Beuel a.Rh., Berufsbild für den Lehrberuf Binnenschiffer, Schriftenreihe des Zentralvereins, Jahrgang 1952, Heft 59

Abkürzungsverzeichnis

AM Ba-Wü.	Arbeitsminister oder Arbeitsministerium von Baden-Württemberg
Angest AZVO	VO über die Regelung der Arbeitszeit der Angestellten während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung v.18.3.19 (RGBl S.315)
AP	Hueck-Nipperdey-Dietz, Nachschlagewerk des BAG - Arbeitsrechtliche Praxis -, München u. Berlin
AR	Arbeitsrecht, Zeitschrift für das gesamte Dienstrecht der Arbeiter, Angestellten und Beamten, hsg. v. Heinz Potthoff, München, Stuttgart.
AR-Blattei	Arbeitsrecht-Blattei, Handbuch für die Praxis, hsg. v. Friedrich Sitzler, Forkel-Verlag, Stuttgart
ArbAZAnO	Anordnung über die Regelung der Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter v. 23.11./17.12.1918 (RGBl S.1334 u. 1436)
ARS	Arbeitsrecht-Sammlung, Entscheidungen des RAG und des Reichsehrengerichtshofs, der Landesarbeitsgerichte, Arbeitsgerichte und Ehrengerichte
ARSt	Blätter für Steuerrecht, Sozialversicherung und Arbeitsrecht, Neuwied/Rh.
AZO	Arbeitszeitordnung v. 30.4.38 (RGBl I, 447)
BABl	Bundesarbeitsblatt
BAM	Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung oder Bundesarbeitsministerium
BB	Der Betriebs-Berater, Zehntagedienst für Wirtschafts-, Steuer- und Sozialrecht, hsg. v. Heimerich, Hergt u.Pfeffer, Heidelberg
BBG	Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Hauptverwaltung Duisburg

BGE	Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts, amtl.Sammlung
BMV	Bundesminister für Verkehr (BVM Bundesverkehrsministerium)
BN	Binnenschiffahrts-Nachrichten, Duisburg-Ruhrort
BSchG	Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15.6.95 i.d. F. v. 20.5.98 (RGBl S.868)
BSchPatentVO	VO über Befähigungszeugnisse in der Rheinschiffahrt v. 15.6.56 (BGBl II S.722), mit ÄnderungsVO abgedr. im Weska 1961 S.316ff.
BSchSO	Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung v.19.12.54 (BGBl II S.1135)
BSchUO	VO über die Schiffssicherheit in der Binnenschiffahrt (Binnenschiffs-Untersuchungsordnung) v. 18.7.56 (BGBl II S.769ff), mit ÄnderungsVO abgedr. im Weska 1961 S.249ff.
ILO	International Labor Organisation, Internationale Arbeitsorganisation (JAO) Genf, Unterorganisation der UN
ITF	International Transport Worker's Federation
JASchG	Gesetz zum Schutze der arbeitenden Jugend v. 9.8.60 (BGBl I S.665)
JSchG	Jugendschutzgesetz v. 30.4.38 (RGBl I S.437)
KVRh	Kollektiv-Vertrag über die Lohn- und Arbeitsbedingungen ... in der Rheinschiffahrt v. 1.4.22
MS	Motorgüterschiff
ÖTV	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Hauptvorstand,Stuttgart, Hauptfachabteilung VI (HFA VI)

ÖTV-Presse	Zentralorgan der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Abt.: Schiffahrt, Hafen, Wasserbau; Stuttgart
CIT	Organisation International du Travail, Genf (engl. ILO, dt. IAO)
RABl	Reichsarbeitsblatt
RdA	Recht der Arbeit, Zeitschrift für die Wissenschaft und Praxis des gesamten Arbeitsrechts, hsg. v.Nipperdey, München u.Berlin
RheinSchPatentVO	VO zur Einführung der VO über die Erteilung von Rheinschifferpatenten v. 15.6.56 (BGBl II S.714), mit ÄnderungsVO abgedr. im Weska 1961 S.220ff.
RheinSchPVO	Rheinschiffahrt-Polizeiverordnung v.24.12.54 (BGBl II S.1411)
RhSchAbk	Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer v. 21.5.54 (BGBl 1957 II S.217ff)
RTVRh	Rahmentarifvertrag für die Rheinschiffahrt v. 1.5.57 i.d.F. v. 1.4.62
SBV	Schiffer-Betriebsverband "Jus et Justitia", Duisburg-Ruhrort (Verband der Partikuliere in der Rheinschiffahrt)
SchUK	Schiffsuntersuchungskommission
TORh	Tarifordnung für die Rheinschiffahrt v. 8.5.41, Tarifregister Nr.843/13
TVRh	Tarifvertrag über die Lohn- und Arbeitsbedingungen ... in der Rheinschiffahrt v. 1.10.20
Weska	Westdeutscher Schiffahrts- und Hafenkalender, hsg. v.Binnenschiffahrts-Verlag GmbH, Duisburg-Ruhrort
ZfB	Zeitschrift für Binnenschiffahrt, hsg. v. Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Erscheinungsort Duisburg-Ruhrort
ZV	Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e.V., Beuel a.Rh.

Einleitung

Die vorliegende Untersuchung ist im Zusammenhang mit den in letzter Zeit häufiger werdenden Versuchen zu sehen, die sich um eine Klärung des Arbeitsbereitschaftsproblems bemühen. Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse in der deutschen Rheinschiffahrt sollen auf ihre Vereinbarkeit mit dem geltenden Arbeitszeitrecht geprüft werden.

Der Stoff wurde aus Zweckmäßigkeitsgründen in fünf Teile gegliedert. Die drei ersten befassen sich mit der Arbeit der Schiffsbesatzung, wobei im geltenden Recht wie im tatsächlichen Bereich die Fahrt auf der einen und der Aufenthalt des Schiffes im Hafen auf der anderen Seite für die auf dem Fahrzeug anfallenden Tätigkeiten als Gruppierungsfaktoren auftreten. Im vierten Teil wird, um dem Wesen der Freizeit näher zu kommen, die Nachtruhe, die Sonn- und die Feiertagsruhe der Schiffsbesatzung in einer geschlossenen Gruppe zusammen behandelt. Der Schwerpunkt der Arbeit ist die Untersuchung der Arbeitszeitverhältnisse in der Güterschiffahrt einschließlich der Schubschiffahrt. Zur Abrundung des Bildes wird in einem fünften Teil auf die Besonderheiten beim Hafen- und Bunkerboot, sowie auf die durchlaufende Arbeitsweise in der Esso-Tankschiffahrt und die Fahrgastschiffahrt eingegangen.

Jeder Sachkomplex ist in einen Abschnitt über die rechtlichen und in einen zweiten über die tatsächlichen Verhältnisse gegliedert. Eine Zusammenfassung des gesamten geltenden Rechts in einem ersten und eine Schilderung und Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse in einem zweiten Hauptteil hätte den Blick für den Sachzusammenhang zu sehr gestört. An den Schluß der Untersuchung sind Bemerkungen zu den Problemen der Arbeitszeitüberwachung und der Reform des Arbeitszeitrechts in der Rheinschiffahrt gestellt.

1. Teil

Das Erfassen der Arbeitszeit während der Fahrt im geltenden Recht

A. Voruntersuchung

I. Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes "Rheinschiffahrt"

1) Gegenstand der Arbeit ist die deutsche Schiffahrt im Rheinstromgebiet, d.h. auf dem Rhein und seinen schiffbaren Nebenflüssen.

Am 1.1.1960 waren im Rheinstromgebiet 53,5%[1] des gesamten Frachtraums der deutschen Binnenflotte beschäftigt. 13030 Mann fahrendes Personal arbeiteten am 31.12.58 in der deutschen Rheinschiffahrt gegenüber 29758 Mann in der gesamten Binnenschiffahrt der Bundesrepublik.[2]

Behandelt werden die Arbeitszeitverhältnisse auf dem Fracht- und Fahrgastschiff, sowie auf dem Schleppboot und der Schubeinheit. Nicht eingeschlossen in den Bereich der Untersuchung sind Flöße, schwimmendes Gerät (Schwimmkörper, auf denen mechanische Vorrichtungen wie Baggermaschinen, Kräne und Hebezeuge usw. angebracht sind[3]), Fähren[4], Segelschiffe und Fischereifahrzeuge.

2) Das fahrende Personal[5] läßt sich nach seiner beruflichen Stellung in folgende Hauptgruppen einteilen:
Der Schiffsjunge gehört zur Decksmannschaft, ist mindestens 14 Jahre alt und steht in einem ordentlichen Lehrverhältnis.[6]

---

1) BMV, Jahresbericht 1960, Heft 2, S.3
2) Schreiber, Binnenschiffahrtshandbuch 1960, S.308
3) BSchUO § 2 Ziff.3
4) Fahrzeuge, die dem Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen dienen, § 2 Ziff.2 BSchUO
5) Stand vom 31.12.58: 29758 Mann fahrendes Personal in der Binnenschiffahrt des Bundesgebiets; Schreiber, a.a.O.S.308
6) § 2 Ziff.9 BSchUO

Der Matrose oder Bootsmann gehört ebenfalls zur Decksmannschaft und hat entweder die Lehrabschlußprüfung für Binnenschiffer bestanden oder ist mindestens 3 Jahre[7] in der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs gefahren.
Der Schiffsführer (auf Schleppern und schleppenden Motorgüterschiffen ist die Berufsbezeichnung Kapitän) besitzt das Schifferpatent, zu dessen Erlangung er u. a. eine bestimmte Mindestfahrzeit als Matrose auf dem betreffenden Stromgebiet nachweisen muß.[8]
Zum Deckspersonal gehören ferner der Menagemann (Schiffskoch) und die Steuerleute oder Lotsen.
Da die Lotsen aber nur strecken- oder zeitweise auf Schiffen mitarbeiten, von denen sie angefordert werden, und im übrigen über ihre Zeit frei verfügen, wird von einer Untersuchung ihrer Arbeitszeitverhältnisse abgesehen.
Bei Schiffen mit eigenem Antrieb kommt das Maschinenpersonal hinzu. Es sind je nach der Größe und Art der Maschinenanlage Heizer, Maschinist und Maschinistenlehrling.

II. Der sachliche Geltungsbereich der AZO und sein geschichtlicher Hintergrund

Nach § 1 gilt die AZO vom 30. 4. 38 auch in der Binnenschiffahrt. Rückblickend ist es interessant festzustellen, daß das Verkehrswesen in den Arbeitszeitschutzbestimmungen erstmals in Ziff. III ArbAZAnO vom 23. 11. 18[9] und § 15 AngestAZVO vom 18. 3. 19[10] genannt wurde. Sie bestimmten ungefähr gleichlautend, daß für die in diesem Gewerbe erforderlichen allgemeinen Ausnahmen Vereinbarungen zwischen den Betriebsleitungen und den Arbeitnehmerverbänden zu tref-

---

7) Davon mindestens 6 Monate auf Binnengewässern, § 2 Ziff. 8 BSchUO
8) BSchPatentVO v. 15.6.56 (BGBl II, 722),i.d.F.v. 3.3.59 (BGBl II, 181); RheinSchPatentVO v. 15.6.56 (BGBl II,714)
9) RGBl 1918 S.1334, Ergänzung v. 17.12.18, RGBl S.1436
10) RGBl 1919 S.315

fen sind. Für den Fall, daß derartige Vereinbarungen nicht zustande kommen, waren weitere Anordnungen vorbehalten. Die in der Literatur und Rechtsprechung lange schwelende Streitfrage, ob die gesetzliche Arbeitszeitregelung bei Fehlen einer Kollektivvereinbarung automatisch gelte[11], wurde durch die AZO v. 26.7.34[12] schließlich im positiven Sinn entschieden.

III. Die AZO und die in der Mannheimer revidierten Rheinschiffahrtsakte proklamierte "Freiheit in der Rheinschiffahrt"

Ein Ausschlußgrund für den Geltungsbereich der AZO auf dem Rhein könnte die durch Art. 1 Abs. 1 u. 2 der Mannheimer rev. Rheinschiffahrtsakte vom 17. 10. 1868[13] gewährleistete Freiheit der Rheinschiffahrt sein. Es geht hier nicht um das häufig diskutierte Problem der sog. kleinen Cabotage[14], sondern die Frage heißt, verstößt die AZO gegen das Recht auf ungehinderte Durchfahrt, ist sie in der Rheinschiffahrt nur beschränkt oder gar nicht anwendbar.

---

11) vgl. hierzu Meissinger, Das gesamte neue deutsche Arbeitsrecht nach dem ArbeitszeitnotG. v. 14.4.27, in AR XIV. Jg. 1927, Heft 6, Sp. 419ff, 603/4; auf der anderen Seite Potthoff in AR 1927, Sp. 766; ferner RAG v. 28.3.28 (RABl I S.203) und v. 6.12.30 (RABl 1931 I S.99)

12) VO über die neue Fassung der AZVO, RGBl 1934 I S.803

13) GS 1869 S.798, mit versch. Änderungen zuletzt in BGBl 1952 I S.645. Zur Entstehungsgeschichte vgl. Striepen, Das Arbeitsverhältnis in der Rheinschiffahrt, Köln, Diss. v. 11.6.53 S.3f.
Art. 1 der Mannh.Akte: "Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrag festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden."

14) statt vieler: Kraus-Scheuner, Rechtsfragen der Rheinschiffahrt, Frankfurt 1956; Schilling, Zur Frage der Freiheit der Rheinschiffahrt, ZfB 1953 S.315ff; Müller, zum selben Thema, ZfB 1954, S.3ff.

1.) Die für den Rhein proklamierte Freiheit der Schiffahrt schließt nach Kraus[15] nicht aus, "daß die Staaten zur Aufrechterhaltung ihrer Wirtschafts- und Sozialordnung allgemein verbindliche Rechtsnormen auf Gebieten in Kraft setzen, die auch die Schiffahrt berühren." Zudem spricht nach h.L.[16] bei völkerrechtlichen Verträgen allgemein eine Vermutung zugunsten der Freiheit der Vertragsteilnehmer.

So anerkennt z.B. das schweizerische Bundesgericht in einer Entscheidung v. 25.6.48[17] grundsätzlich eine auf den internen Bereich der Vertragsstaaten beschränkte Gesetzgebungsbefugnis, indem es bestimmt, "daß ein Rheinuferstaat seine Gesetzgebung über das Arbeitsrecht grundsätzlich nicht auf Besatzungen ausländischer Schiffe, welche sein Hoheitsgebiet durchfahren oder in seinen Rheinhäfen anlegen, ausdehnen soll."

Zusammenfassend ist daher festzustellen, daß die Mannheimer Akte einer Anwendung der AZO zumindest in der deutschen Rheinschiffahrt nicht entgegensteht. Inwieweit das für die AZO als Teil des öffentlichen Arbeitsschutzrechts allgemein geltende Territorialitätsprinzip[18] auf dem Rhein durch die Mannheimer Akte ausgeschlossen ist und die AZO auf ausländischen Schiffen, die die deutsche Rheinstrecke befahren, nicht gilt[19], ist an dieser Stelle nicht zu erörtern.

2.) Über das Verhältnis zur Mannheimer Akte gilt Entsprechendes für das am 1. 10. 60 in Kraft getretene JASchG vom 9. 8. 60, das im Gegensatz zu dem zuvor geltenden JSchG vom 30. 4. 38[20] auch den Jugendlichen in der Binnenschiffahrt erfaßt.

---

15) Kraus-Schenner, a.a.O. S.53 zu einer Entscheidung des Hoge Raad der Neederlanden, in de zaak (Nr. 8415), v. 25.1.52
16) Verdross, Völkerrecht, 1955 S.149; Berber, Völkerrecht I.Bd. 1960, S.447; Dahm, Völkerrecht, Bd.3, 1961,S.36
17) BGE I Bd. 74 S.336ff , 345
18) vgl. Schmidt, AZO Kom., 2. Aufl., § 1 Anm.8; Denecke, AZO Kom., 4. Aufl., § 1 Anm. 1ff; Gamillscheg, Internat. Arbeitsrecht, 1959, S.192,274.
19) allgemein, aber etwas ungenau für das gesamte Arbeitsrecht, LAG München v. 16.5.50 in AP 1951 Nr.114 (Niederlassung der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft an der deutschen Donau); differenzierter und ausdrücklich für Arbeitszeitbestimmungen,Beitzke, RdA 1951 S.134ff,135.
20) RGBl 1938 I S.437

IV. Das internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer (RhSchAbk) und die AZO

1.) Zu prüfen ist, ob das RhSchAbk[21] in der Bundesrepublik als innerstaatliches Recht gilt oder ob es nur als eine völkerrechtliche Verbindlichkeit der Bundesrepublik gegenüber den Vertragsstaaten zu werten ist, die im innerstaatlichen Recht keine unmittelbaren Rechtswirkungen hat.[22] Die Bundesrepublik hat dem Abkommen mit Gesetz vom 28. 4. 57 (BGBl II, 216) zugestimmt, jedoch nicht die Verkündungsklausel, "mit Gesetzeskraft", darin aufgenommen. Bei ILO-Übereinkommen vergleicht die Bundesregierung normalerweise vor dem Einbringen des Ratifikationsgesetzes das bestehende deutsche Recht mit den Normen des betr. Übereinkommens. Wenn beide Regelungen übereinstimmen, bringt sie das Ratifikationsgesetz im Bundestag ein, andernfalls erstrebt sie zunächst eine Angleichung des deutschen Rechts[23]. Wie aus dem Memorandum der Bundesregierung zum Abkommen vom 27. 7. 50 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer[24] hervorgeht, wurde gegen den Beitritt der Bundesrepublik keine Bedenken geltend gemacht, da "die vorgesehenen Bestimmungen nicht im wesentlichen über das hinausgehen, was in der Bundesrepublik auf

---

21) Das RhSchAbk i.d.F. v. 21.5.54 (BGBl 1957 II 217) ist nach der Art seiner völkerrechtlichen Verbindlichkeit ein multilateraler völkerrechtlicher Normenvertrag unter den ratifizierenden Staaten: Belgien, BRD, Frankreich, Niederlande und Schweiz. Vgl. Schnorr, Arbeitsrecht als Gegenstand internat. Rechtssetzung 1960, S.107f,110.Es trat am 1.12.59 in Kraft (Bekanntmachung vom 21.3.60, BGBl II S. 1504). Die Ratifikationsurkunden sind beim Generaldirektor des Internat. Arbeitsamts in Genf hinterlegt.

22) vgl. Schregle, Die rechtliche Funktion der Übereinkommen der intern. Arbeitsorganisation, in RdA 1956, S.51ff.Nach Schregle ist zur Wirksamkeit als innerstaatliches Recht neben der Ratifikatior ein Durchführungsgesetz erforderlich.

23) Schnorr, a.a.O. S. 191

24) Anlage 3 zur BT.-Druchsache Nr. 2574/51, Teil III, Ziff.1, im Auszug abgedr. in BT.-Drucksache Nr. 2875/2. Wahlper. 1953. Das Abk. v. 27.7.50 (BGBl 1951 II 241) war der Vorläufer des RhSchAbk v. 28.4.57 und deckt sich inhaltlich weitgehend mit ihm.

Grund des maßgebenden Tarifvertrages sowieso bereits gilt." In der Rechtsprechung und im Schrifttum ist das Problem, ob das RhSchAbk in der BRD bereits als innerstaatliches Recht oder nur als völkerrechtliche Verbindlichkeit zu werten ist, soweit ersichtlich, noch nicht erörtert worden.[25] Zustimmungsgesetze nach Art. 59 Abs.2 GG sind nach h. M. zugleich Gesetz im formellen und materiellen Sinn.[26] Sie sind die Zustimmung der Legislative zu dem von der auswärtigen Gewalt abgeschlossenen Vertragswerk und damit Voraussetzung zur Ratifikation. Auf der anderen Seite setzen sie die Bestimmungen des völkerrechtlichen Vertrages in innerstaatliches Recht um. Die Bestimmungen des Abkommens sind überwiegend so abgefaßt, daß sie schon ihrem Wortlaut nach als unmittelbar geltendes Recht für den einzelnen Arbeitnehmer in der Rheinschiffahrt verstanden werden müssen.[27] Das RhSchAbk gewährt den Rheinschiffern Anspruch auf eine bestimmte Nachtruhezeit, auf eine wöchentliche Ruhezeit und Arbeitsruhe an bestimmten Feiertagen, ferner auf bezahlten Jahresurlaub, Überstundenvergütung und gewisse Sonderzulagen. Auch setzt es eine bestimmte Höchstarbeitszeit im Hafen und

---

25) Bekannt wurde mir lediglich eine unveröffentlichte Stellungnahme der Rechtschutzabteilung des ÖTV-Hauptvorstandes Stgt. v. 27.1.61 (an die Hauptfachabteilung VI), in welcher der Verfasser auf Grund seiner Auslegung des Abk. und der staatsrechtlichen Würdigung des Zustimmungsgesetzes, sowie auf Grund eines Vergleichs mit den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des Truppenvertrages das RhSchAbk als innerstaatl. Recht der BRD wertet.

26) Maunz-Dürig, Kom. z. GG, Art. 59 Anm. 25ff; v. Mangoldt-Klein, Kom. z. GG, Art.59 Anm. 7b; Hamann, GG, 2. Aufl. 1961, Art. 59 Anm. 8;Guillaume, Die Übereinkommen der Intern. Arbeitsorganisation u. das GG der BRD, BABl 1953 S. 432. Schnorr, a.a.O.S.214, vertritt dagegen die Auffassung, daß die BRD grundsätzlich die ILO-Übereinkommen nur programmatisch ratifiziert, "d.h. sie transformiert sie nicht als solche in innerdeutsches Recht, sondern nimmt lediglich eine gewisse Rechtsangleichung vor." Ausnahmen sind aber auch nach ihm internationale Vereinbarungen, die unmittelbar aus sich heraus Dritten direkt einzelne Rechtsansprüche gewähren.

27) Art.2 RhSchAbk lautet z.B.: "1. Soweit in den folgenden Bestimmungen nichts anderes vorgesehen ist, erfaßt das Abkommen jedes Besatzungsmitglied der Schiffe, für die das Abkommen gilt, sowie den Kapitän oder Schiffsführer, wenn sie gegen Entgelt beschäftigt sind."

an den Lösch- und Ladestellen fest. Es sind alles Regelungen, die eine unmittelbare Geltung aus sich heraus beanspruchen. Unterstützt wird diese Argumentation durch Art. 5 d. Abk., der bestimmt, daß in einem Vertragsstaat geltende, günstigere Arbeitsbedingungen von dem Abkommen nicht berührt werden.

2.) Ein zwischenstaatliches Abkommen kann wie der staatliche Gesetzgeber den Tarifvertragsparteien im Bereich ihrer Tarifautonomie nichts vorschreiben. Man muß daher im RhSchAbk zwei Arten von Bestimmungen unterscheiden. Einmal solche, die in die Kompetenz des innerstaatlichen Gesetzgebers gehören und zum anderen solche, die in den Bereich der Tarifvertragsfreiheit fallen und nur durch Aufnahme in den Tarifvertrag rechtliche Wirkungen entfalten. Der größte Teil der Bestimmungen des RSchAbk stammt aus dem Komplex des öffentlichen Arbeitsschutzrechts, die als grundlegende Mindestarbeitsbedingungen in der BRD zur Zuständigkeit des Staates gehören. Sie sind mit dem Zustimmungsgesetz vom 28. 4. 57 bzw. mit dem Inkrafttreten des Abkommens am 1. 12. 59 innerstaatliches Recht geworden.[28] Bestimmungen über Gegenstände aus dem autonomen Ordnungsbereich der Tarifpartner sind m. E. nur die Regelungen der Sonderzulagen, soweit sie nicht mit der Arbeitszeit im Zusammenhang stehen. Auf sie und ihre Problematik näher einzugehen, würde aber den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

3.) Ein weiterer Fragenbereich ist das Verhältnis zwischen der AZO und dem RhSchAbk. Greifen beide Regelungen ineinander und ergänzen sie sich gegenseitig oder ist die AZO auf dem Rhein überhaupt nicht anwendbar?

---

28) vgl. Schnorr, a.a.O. S.196. Würde man dem Zustimmungsgesetz nur formellen Charakter zusprechen und damit das Abk. im innerstaatlichen Recht lediglich als Programmsatz werten, so bestünde für die Arbeitsbedingungen der deutschen Rheinschiffer eine geradezu verwirrende Rechtslage. Tarifgebundene Arbeitnehmer kämen z. B. über die Tarifverträge in den Genuß der Bestimmungen des RhSchAbk über die Sonn- und Feiertagsruhe, während nicht organisierte Rheinschiffer theoretisch noch jeden Sonn- und Feiertag beschäftigt werden könnten.

Wertet man das RhSchAbk als innerstaatliches Recht, wenigstens soweit es sich um Regelungen des Arbeitszeitschutzes handelt, so gehen gemäß Art. 5 RhSchAbk gesetzliche oder tarifvertragliche Bestimmungen, die günstigere Arbeitsbedingungen festlegen, dem Abkommen vor. Bei einem Vergleich der Bestimmungen über die Nachtruhezeit erweist sich Art. 7 RhSchAbk als bessere Regelung gegenüber § 12 Abs.1 AZO, da in den Wintermonaten November bis Februar die an sich nach der AZO zulässige Mindestruhezeit von 1o Stunden auf 12 Stunden für die Rheinschiffer heraufgesetzt wird. Hier ist es durch Art. 7 RhSchAbk z. B. unzulässig geworden, durch Tarifvertrag eine Nachtruhezeit von 10 Stunden auch für die Wintermonate zu vereinbaren. § 12 Abs. 1 S.1 u. 2 AZO ist insoweit auf dem Rhein nicht mehr anwendbar.
Nach Art. 8 RhSchAbk sind in bestimmten Notfällen weitere Nachtruhekürzungen in beschränktem Umfang zulässig. Es handelt sich um Tatbestände, die zum Bereich der in § 14 AZO allgemein umschriebenen außergewöhnlichen Fällen gehören. Zweifelhaft ist dies jedoch im Fall der Nachtruhekürzung am Tag der Ankunft im Bestimmungshafen (Art.8 Lit. e. RhSchAbk), worauf später näher einzugehen ist (vgl. unten 4. Teil A.I.3.)

Die in Art. 9 d. Abk. bestimmte Höchstarbeitszeit im Hafen und an Lade- oder Löschstellen ist nur vorbehaltlich abweichender örtlicher Regelung auf täglich 8 Stunden festgesetzt. Man kann sie daher lediglich als Programmsatz betrachten, die AZO greift hier in jedem Fall ein. Wie es sich bei der in Art. 1O d. Abk. auf höchstens 12 Stunden festgelegten Gesamtarbeitszeit verhält, wenn das Schiff am selben Tag fährt und beladen oder gelöscht wird, bedarf einer eingehenden Erörterung (vgl. unten 3. Teil B. I. 3.). Das Ergebnis vorweggenommen, soll angedeutet werden, daß die AZO m. E. hier die günstigeren Bestimmungen enthält.

Insgesamt ist daher festzustellen, daß die AZO und das RhSchAbk teils gleichlautende, teils sich widersprechende Bestimmungen für einen zu regelnden Sachverhalt beinhalten, abgesehen von Regelungen, die sich überhaupt nicht berühren.

Das RhSchAbk schließt die AZO auf der deutschen Rheinstrecke aus, soweit sie schlechtere Arbeitszeitbestimmungen enthält als das Abkommen. Soweit sie einen gleichwertigen oder besseren Arbeitszeitschutz anordnet, ist sie durch das RhSchAbk nicht verdrängt.

V. Der persönliche und räumliche Geltungsbereich von AZO und RhSchAbk

1.) Die AZO gilt nach § 1 für alle über 18 Jahre alte Arbeitnehmer und zwar unabhängig davon, ob ein gültiges Arbeitsverhältnis besteht oder nicht. Es genügt die tatsächliche Beschäftigung, "sofern nur der Arbeitende als Arbeitnehmer oder als arbeitnehmerähnliche Person anzusehen ist." [29]
Das RhSchAbk erfaßt dagegen jedes Besatzungsmitglied unabhängig von seinem Alter, sofern es gegen Entgelt beschäftigt wird, Art. 2 Ziff. 1.
Der im Binnenschiffahrtsgewerbe noch verhältnismäßig häufig anzutreffende Privatschiffer (Partikulier), der selbst auf dem eigenen Schiff fährt, ist Unternehmer und Arbeitgeber und hat demgemäß für seine Person sowohl nach der AZO als auch nach Art. 3 RhSchAbk keinen Arbeitszeitschutz. Inwieweit seine bei ihm arbeitenden Angehörigen in einem Beschäftigungsverhältnis stehen und arbeitnehmerähnliche Personen sind, ist eine Frage der tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse. In den wohl überwiegenden Fällen gelten für sie AZO und RhSchAbk. Zumeist läßt sich eine Lohnvereinbarung oder ein laufendes Entgelt feststellen.
Nicht unter den Schutz der AZO und des RhSchAbk fallen die Tätigkeit der Frau im Geschäft ihres Ehemannes [30] gem. § 1356 Abs. 2 BGB und die des Kindes gem. § 1617 BGB. Bei dem der-

---

29) Hueck-Nipperdey, Lehrbuch Bd. I, 1959 S.739;
Schmidt, AZO Kom., 2. Aufl. § 1 Anm. 2
30) LAG Stgt. v. 15.2.50 u. LAG Frankfurt/M. v.6.4.50
in AP 19 50 Nr. 220,319.

zeit starken Personalmangel[31] füllen die Angehörigen des Schiffeigners häufig die Stellen von Besatzungsmitgliedern aus, die nach den Bemannungsvorschriften besetzt sein müssen.[32] Die Tätigkeit der Angehörigen geht deswegen über das in §§ 1356, 1617 BGB genannte Maß noch nicht hinaus, vielmehr kann die durch den Personalmangel hervorgerufene Notlage gerade eine höhere Mitarbeitspflicht der Angehörigen aus dem familienrechtlichen Verhältnis heraus begründen, ohne daß es in ein Arbeitsverhältnis umschlägt.[32a] Ausgenommen vom persönlichen Geltungsbereich der AZO sind ferner nach § 1 Abs. 2 Ziff. 2 leitende Angestellte, die Vorgesetzte von mindestens 20 Beschäftigten sind oder auf Grund ihres Einkommens nicht angestelltenversicherungspflichtig sind. Kapitän und erster Maschinist stehen bei Binnenschiffahrtsreedereien i.d.R. im Angestelltenverhältnis. Sie sind aber nur in sehr wenigen Fällen Vorgesetzte von zwanzig Besatzungsmitgliedern oder auf Grund ihres Jahreseinkommens nicht mehr versicherungspflichtig[33], so daß sie beinahe alle vom Geltungsbereich der AZO erfaßt werden. Im Gegensatz dazu kennt das RhSchAbk eine solche Einschränkung seines Geltungsbereiches nicht. Die 12-stündige Mindestruhezeit in den Wintermonaten gilt also z. B. hiernach auch für den Kapitän, der nicht mehr unter die Angestelltenversicherungspflicht fällt.

---

31) vgl. Gutachten des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen für das OLG Köln v. 13.12.55 über die Unterbemannung in der Schiffahrt auf dem Rhein und den westdeutschen Kanälen, wonach 1954 ca. 30-40% aller Schiffe durchschnittlich mit einem Mann unterbemannt waren.
Nach einem Bericht des AM NRW an den BAM v. 26.8.60 (Aktz. III B 5 - 8333/8187) erfolgten 1959 974 Anzeigen der W.-Pol. Duisburg wegen Verstoß gegen die Mindestbemannungsvorschriften; Meissner, Zur Problematik des gerichtlichen Verfahrens bei Verstößen gegen die Mindestbemannungsvorschriften, in ZfB 1960 S.174ff, fordert wegen der Notlage eine großzügigere Anwendung der §§ 153,413 StPO!

32) § 87 BSchUO i.V.m. § 366 Nr.10 StGB

32a) Wird aus der Notlage ein Dauerzustand, drängt der Familienangehörige in den meisten Fällen selbst auf eine arbeitsrechtliche Regelung des Verhältnisses, so daß man bei einer weiten Auslegung des Arbeitnehmerbegriffs nur wenige Schiffe findet, auf denen die mitarbeitenden Familienangehörigen nicht unter den Schutz der AZO und des RhSchAbk fallen.

33) Nach Diers, Hdbuch d. öfftl. Wirtschaft 1960, S.682 sind 5/6 des fahr. Personals invalidenversicherungspflichtig.

2.) Während das RhSchAbk auf dem gesamten Rhein[34] Anwendung findet, gilt die AZO über den Bereich der deutschen Rheinstrecke nicht hinaus, wenn die Arbeit im Ausland unter ausländischem Arbeitsstatut geleistet wird. Bei inländischem Arbeitsstatut und nur "vorübergehender Entsendung als Ausstrahlung eines inländischen Arbeitsverhältnisses begleiten den Arbeitnehmer auch zahlreiche, öffentlichrechtliche Schutznormen des heimischen Rechts, Vorschriften des Gefahrenschutzes, der Arbeitszeitbegrenzung"[35]. Zwar kann dann der Staat seine Zwangsgewalt nicht an Ort und Stelle ausüben, doch die Androhung der Strafsanktionen bleibt. Anders, wenn die Arbeit bei inländischem Arbeitsstatut dauernd oder längere Zeit auf ausländischem Gebiet verrichtet wird. Hier treten die inländischen Arbeitsschutznormen zurück, bzw. nur ihr privater Kern kann u.U. über die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers rechtswirksam werden, insbesondere wenn ein ausländischer Arbeitsschutz ganz fehlt.

Durch die Garantielöhne in der Rheinschiffahrt kommen seit dem 1.7.61 einzelne Kapitäne und Maschinisten tatsächlich über die Versicherungspflichtgrenze hinaus, wodurch die Frage aufgeworfen wird, ob bei den heutigen Löhnen die Grenze der Angestelltenversicherungspflicht noch eine zweckgerechte Begrenzung des Arbeitszeitschutzes ist.

34) Art. 1 Ziff. 1 RhSchAbk bezieht sich dabei auf den Geltungsbereich der Mannheimer Akte, vgl. oben Anm. 13.

35) Gamillscheg, Internat. Arbeitsrecht, 1959, S. 200f.

B. Die arbeitszeitrechtliche Seite des Fahrtages

I. Dauer und Lage der Schichtzeit

§ 2 I.Teil Ziff.1 Abs.2 S.1 des Rahmentarifvertrages für die Rheinschiffahrt (RTVRh) vom 1.5.57 i.d.F. vom 1.4.62 setzt für die Fahrt[36] eine tägliche Schichtzeit von 10 Stunden Dauer fest.[36a] Das RhSchAbk kennt dagegen nur eine Ruhezeitregelung und keine ausdrückliche Fahr-oder Schichtzeitbestimmung.

Der Begriff "Schichtzeit" wurde im RTVRh erstmals i.d.F. vom 1.1.60 verwendet. Die Rahmentarifverträge vom 1.7.53 und 1.5.57, sowie die Tarifordnung vom 8.5.41[37] sprechen von einer "Fahrzeit" im Zusammenhang mit der Nachtruheregelung. Die Neufassung des RTVRh vom 1.1.60 war durch die sog. Straßburger Vereinbarung vom 3.12.59 bedingt, einem Vertrag, der zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern der Rheinuferstaaten einschließlich Belgiens und mit Ausnahme der Schweiz geschlossen wurde. An die Stelle der 14- bzw. 12-stündigen Fahrzeit trat die 10-stündige Schichtzeit, die in den Sommermonaten auf 14, in den Wintermonaten auf 12 Stunden verlängert werden kann. Neben den Bestrebungen nach einer kürzeren Arbeitszeit hat sich in der Schichtzeitregelung das Bestreben niedergeschlagen, zu einer das ganze Jahr über gleichlangen "Arbeits"-Zeit zu kommen. Dabei wirkt mit, daß die einzelnen Tätigkeiten der Besatzungsmitglieder während eines Fahrtages äußerst schwierig mit eindeutigen Abgrenzungen unter die gängigen Begriffe des Arbeitszeitrechts subsumiert werden können und man daher bemüht ist, den gesamten Fahrtag als Einheit in den Griff zu bekommen.

Die Lage der Schichtzeit wird im RTVRh mittelbar durch die Ruhezeitregelung in § 2 I.Ziff.1 Abs.1 S.3 festgesetzt. Danach muß entsprechend Art.7 Ziff.2 RhSchAbk die 10-stündige Mindestruhezeit der Monate März bis Oktober bzw. die 12-stündige Ruhezeit der übrigen Monate zwischen 18 und 8 Uhr liegen.

Das noch nicht 18 Jahre alte Besatzungsmitglied darf gemäß

---

36) § 2 RTVRh: "Grundbegriffe 1. Die Fahrt beginnt bei Antritt der Reise für a) alleinfahrende Schiffe mit der Abfahrt von der Liegestelle, b) Schlepper mit der Abfahrt von der Liegestelle zur Aufnahme des Schleppzuges, c) Schleppkähne mit der Annahme des Schleppstranges.
2. Die Fahrt endet für a) alleinfahrende Schiffe mit der Ankunft an der Liege-, Lösch- oder Ladestelle, b) Schlepper mit der Ankunft am Liege- oder Bunkerplatz, c) Schleppkähne mit dem Loswerfen des Schleppstranges.

36a) samstags 5 Stunden

§§ 35 Abs.1, 36 Abs.1 JASchG in der Zeit von 20 bis 6 Uhr nicht beschäftigt werden, sofern das Schiff nicht gerade im Tidegebiet fährt, wo das Nachtarbeitsverbot durch § 36 Ziff.4 JASchG für über 16 Jahre alte Jugendliche aufgehoben ist. Für Frauen besteht dagegen kein Nachtarbeitsverbot in der Binnenschiffahrt (§ 19 Abs.3 i.V.m. § 17 Abs.3 AZO).

II. Die Zusammensetzung der Schichtzeit

Der RTVRh greift unter Oberbegriffen bestimmte Bereiche aus der Schichtzeit heraus, aus denen Rückschlüsse auf die Zusammensetzung der Schichtzeit gezogen werden können.

1) Die "regelmäßige reine Arbeitszeit" beträgt nach § 2,II,2 RTVRh "innerhalb des Fahrdienstes" montags bis freitags je 8 und samstags 5 Stunden, (wöchentlich 45 Stunden).

Bei der Vorbereitung des RhSchAbk verzichtete das Internationale Arbeitsamt bewußt auf die Aufnahme einer entsprechenden Vorschrift in das Abkommen, da von den beteiligten Staaten nur Deutschland und die Schweiz solche Bestimmungen kannten und auch die Internat. Transportarbeiter - Föderation die Frage nach der Beschränkung der täglichen effektiven Arbeitszeit während der Fahrt nicht aufgegriffen hatte.[38]

Im Schrifttum wird der Begriff "reine Arbeitszeit" verschiedentlich zur Abgrenzung gegenüber Arbeitsbereitschaft benützt.[39] Häufig werden auch Begriffe mit gleicher oder ähnlicher Bedeutung gebraucht, wie "Zeit der Tätigkeit im

---

37) Tarifregister Nr.843/13, Reichstreuhänder der Arbeit für Westfalen/Niederrhein.

38) Bureau international du travail, Les conditions de travail dans la navigation sur le Rhin. Rapport préliminaire, Genève Juillet 1948 S.9

39) Nikisch, Rechtsgutachten-Güterfernverkehr, S.96; Matthes, Arbeitsbereitschaft, RdA 1960 S.140; nach Kaskel, Arbeitsrecht, 3.Aufl., S.218, umfaßt dagegen die "reine" Arbeitszeit grundsätzlich die Zeit bloßer Arbeitsbereitschaft, "doch braucht diese auf die Arbeitszeit nicht angerechnet werden, soweit sie ....regelmäßig und in größerem Umfang vorkommt."

Gegensatz zur Zeit der Arbeitsbereitschaft"[40], oder eigentliche Arbeit[41], oder "volle Arbeitstätigkeit" und "Vollarbeit"[42]. Jeweils sollen aus dem Arbeitsablauf gewisse Zeiträume ausgegrenzt werden, in denen die Arbeitskraft mehr beansprucht wird als in den restlichen Zeitabschnitten. In diesem Sinn ist auch die Bestimmung des RTVRh über die 8- -stündige reine Arbeitszeit innerhalb des Fahrdienstes zu verstehen. Was allerdings zur reinen Arbeitszeit zählt und was nicht, sagt der RTVRh nicht.
Aus der Formulierung "reine Arbeitszeit innerhalb des Fahrdienstes" ist zu entnehmen, daß die reine Arbeitszeit auf die gesamte Schichtzeit, die mit dem Begriff Fahrdienst insoweit identisch ist, verteilt sein kann. Die noch in TVRh vom 1.7.53 und TORh vom 8.5.41 enthaltene Ausdrucksweise "reine Arbeitszeit neben dem Fahrdienst" steht dieser Auslegung nicht entgegen. Die Tatsache der Neufassung deutet vielmehr darauf hin, daß man dem möglichen Mißverständnis, Fahrdienst und reine Arbeitszeit schließen sich gegenseitig aus, vorbeugen wollte.

2) Nach § 3 Ziff.1 RTVRh ist Mehrarbeit "diejenige Arbeit, die über die in § 2 festgesetzte regelmäßige Arbeitszeit (auch Fahrzeit) hinaus geleistet wird." Damit ist zunächst an die Verlängerung der regelmäßigen Arbeitszeit im Hafen und, aus der Erläuterung in der Klammer zu schließen, an die Überschreitung der früher auf 12 bzw. 14 Stunden festgesetzten Fahrzeit[43] gedacht. Anderseits sind aber auch Verlängerungen der regelmäßigen reinen Arbeitszeit innerhalb der Schichtzeit von der Mehrarbeitsbestimmung erfaßt.

---

40) Nikisch, Rechtsgutachten-Güterfernverkehr, S.98;
41) Nikisch, Anm. zu BAG vom 20.9.56 in AP § 7 AZO Nr.2
42) Fechner, Probleme .....
43) Die bei der Neufassung vom 1.1.60 stehen gebliebene Klammer-Erläuterung muß dementsprechend heute als auf 12 bzw. 14 Stunden verlängerte Schichtzeit verstanden werden.

Erledigt z.B. ein Maschinist während der Fahrt dringende Reparaturarbeiten und muß er deshalb 2 Stunden über die 8- -stündige reine Arbeitszeit hinaus arbeiten, so sind diese 2 Stunden als Mehrarbeit zu werten. Ob sie in der Schichtzeit liegen oder außerhalb, darf dabei nicht entscheidend sein.

3) Reine Arbeitszeit und Mehrarbeit sind die einzigen, im RTVRh ausdrücklich genannten möglichen Bestandteile der Schichtzeit. Aus der Möglichkeit, gemäß § 2 I.Ziff.1 RTVRh den Tag mit der auf 14 bzw. 12 Stunden verlängerten Schichtzeit bei einer Nachtruhezeit von 10 bzw. 12 Stunden auszufüllen,[44] folgt jedoch, daß die durch AZO und JASchG zwingend vorgeschriebenen Ruhepausen Bestandteil der Schichtzeit sein müssen.
Sowohl das RhSchAbk als auch die Straßburger Vereinbarung enthalten wie der RTVRh keine Bestimmungen über Ruhepausen. Nach § 12 Abs.2 AZO ist den männlichen Besatzungsmitgliedern bei einer Arbeitszeit von mehr als 6 Stunden mindestens eine halbstündige Ruhepause zu gewähren. Für Frauen muß die Summe der Ruhepausen nach § 18 Abs.1 AZO bei einer Arbeitszeit von mehr als 6 bis zu 8 Stunden mindestens eine halbe Stunde betragen und bei einer Arbeitszeit von mehr als 9 Stunden 1 Stunde. Der Jugendliche hat bei bis zu 6-stündiger Arbeitszeit gem. §§ 35 Abs.1, 14 Abs.1 JASchG eine Pause von mindestens einer halben Stunde zu bekommen, bei längerer Arbeitszeit mindestens 1 Stunde.

Die reine Arbeitszeit füllt zusammen mit der vorgeschriebenen Dauer der Pausen die 10-stündige Schichtzeit nicht aus. Der Restzeitraum kann, wie es der RTVRh zu erkennen gibt, mit Mehrarbeit belegt sein, er braucht es aber nicht.

---

44) vgl.hierzu die vor Einführung der Schichtzeitregelung geltenden Fahrzeitbestimmungen, wo es z.B. in § 2 I. Ziff.1 RTVRh vom 1.5.57 hieß: "Den Besatzungsmitgliedern ist eine ununterbrochene Nachtruhe zu gewähren, sie beträgt in den Monaten März bis Oktober einschließlich entsprechend einer 14-stündigen Fahrzeit 10 Stunden..."

Auch § 7 Abs. 1 AZO stellt an den Inhalt einer 10-stündigen Arbeitszeit seinem Wortlaut nach keine weiteren Bedingungen. Es bleibt also in der 10-stündigen Schichtzeit ein Bereich, für den ein konkreter Inhalt im geltenden Arbeitszeitrecht, wenigstens ausdrücklich, nicht vorgeschrieben ist.

III. Würdigung der tarifvertraglichen Schichtzeitbestimmung unter dem Gesichtspunkt des Arbeitszeitschutzes

1) Ein großer Teil der Literatur sagt, daß die Tarifpartner im Rahmen des § 7 AZO Verlängerungen der regelmäßigen Arbeitszeit über die gesetzliche 8-Stundengrenze hinaus mit öffentlich-rechtlicher Wirkung festsetzen[45].

Bereits § 2 i.V.m. § 5 AZVO[46] übertrug den Tarifpartnern als sachnäheren Verbänden einen Teil der Regelung des öffentlichrechtlichen Arbeitszeitschutzes, allerdings damals mit einem Beanstandungsrecht der obersten Landesbehörde. "An Stelle" der gesetzlichen 8-stündigen Arbeitszeit galt die durch Tarifvertrag vereinbarte längere Arbeitszeit. Die oben genannte Meinung knüpft an das damals geltende Recht an und legt unter Berücksichtigung des KRG Nr. 40 und § 9 TVG den § 7 AZO so aus, daß die am 26.7.34 auf den Reichstreuhänder der Arbeit übergegangene Befugnis, die Grenzen der täglichen Höchstarbeitszeit auszudehnen, wieder bei den Tarifpartnern liegt.
Dagegen spricht, wie Stiller ausführt[47], daß einer solchen öffentlich-rechtlichen Regelungsbefugnis der Tarifpartner keine staatliche Aufsicht gegenübersteht, wie es sonst im geltenden Rechtssystem üblich ist. Ohne die Streitfrage zu vertiefen, ist in diesem Zusammenhang wichtig festzustellen, daß die tarifvertraglichen Arbeitszeitverlängerungen jedenfalls nur

---

45) Denecke, AZO Kom., 5. Aufl. § 7 RdNr.3; Siebert, Verlängerung der Arbeitszeit, in AR-Blattei D, Arbeitszeit III, D I 2 b (5.Forts.Bl.) mit weit. Lit.hin..; ferner, Denecke, Die Wirkung tariflicher Arbeitszeitverlängerungen auf nicht tarifgebundene Arbeitnehmer, in RdA 1950, S.258ff,260; Trieschmann, Die Verlängerung der Arbeitszeit durch Tarifvertrag, in RdA 1954, S.335; und früher bereits Kandeler, Stellung der Berufsverbände im öffentlichen Recht, 1927, S,23ff.

46) VO über die Arbeitszeit vom 21.12.23, RABl 1924 (amtl. T.) S.14ff = RGBl 1923 I S.1249ff.

47) Stiller, Zum öffentlich-rechtlichen Geltungsbereich der tarifvertraglichen Arbeitszeitverlängerung nach § 7 der AZO, in Fechner, Probleme ...
vgl. auch Leuze, Tarifvertragliche Regelung der Arbeitsbereitschaft,

dann wirksam sind, wenn sie sich im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung halten und dem Sinn und Zweck des Arbeitszeitschutzes gerecht werden[48].

§ 7 Abs.1 AZO regelt die Verlängerung der regelmäßigen Arbeitszeit. Arbeitszeit i.S.d. § 2 Abs.1 AZO und Schichtzeit i.S.d. RTVRh sind nicht identisch, zumindest die von der Schichtzeit mitumfaßten, gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen sind keine Arbeitszeit i.S.d. AZO. Die tarifvertragliche Schichtzeitbstimmung zieht durch die Beschränkung auf 10 Stunden täglich i.V.m. der gesetzlichen Ruhepausenregelung eine Grenze für die mögliche Verlängerung der Arbeitszeit. Höchstarbeitszeit ist die Schichtzeit (10 Stunden) abzüglich der gesetzlichen Ruhepausen. Die tägliche Arbeitszeit ist also gem. § 7 Abs.1 AZO durch die Schichtzeitbestimmung über die gesetzliche 8-Stundengrenze hinaus verlängert. Die Schichtzeit kann daher neben der 8- -stündigen "reinen Arbeitszeit" und den vorgeschriebenen Ruhepausen Zeiträume enthalten, die Arbeitszeit i.S.d. AZO, also entweder "reine Arbeitszeit" in der Gestalt von Mehrarbeit oder Arbeitsbereitschaft, sind.
Durch die Grenzziehung bei 10 Stunden abzüglich der vorgeschriebenen Ruhepausen sind die Bestimmtheitsanforderungen der Nr.9 AV0 z.AZO ausreichend erfüllt.

Zu beachten ist, daß die Arbeitszeitverlängerung beim Jugendlichen gem. § 36 Ziff.1 JASchG auf 8 1/2 Stunden beschränkt ist. Für ihn ist nach § 8 RTVRh die Schichtzeitbestimmung insoweit unwirksam.

2) Eine tarifvertragliche Arbeitszeitverlängerung i.S.d. § 7 AZO gilt nach h.M. sowohl für den tarifgebundenen als auch für den nicht tarifgebundenen Arbeitnehmer. Teilweise wird dies mit der öffentlichrechtlichen Natur einer solchen Tarifvertragsbestimmung begründet und teilweise wird das

---

48) Maus, Handbuch, VII A, Erl. 18 zu § 7 AZO.

Ergebnis auf die Wirkung der tarifvertraglichen Arbeitszeitregelung als Betriebsnorm gestützt.[50]
Die Frage, ob eine tarifvertragliche Arbeitszeitverlängerung nach § 7 AZO auch für nicht tarifgebundene Betriebe gilt, wird dagegen nicht einheitlich behandelt. Die h.M. schließt nicht tarifgebundene Betriebe aus dem Geltungsbereich einer solchen Norm aus[51], während z.B. Hessel[52] auf Grund des öffentlichrechtlichen Charakters der Arbeitszeitverlängerung die betr. Bestimmungen auch auf nicht-tarifgebundene Betriebe angewendet wissen will. M.E. ist die h.M. vorzuziehen. Der Gesetzgeber bringt in § 7 AZO zum Ausdruck, daß eine von den Tarifpartnern ausgehandelte Arbeitszeitverlängerung unter dem Gesichtspunkt des Arbeitszeitschutzes vermutlich sachgerecht ist. Er hat aber dabei die beteiligten Sozialpartner im Auge. Die Außenseiter auf der Arbeitgeberseite im selben fachlichen und räumlichen Bereich[53] aus ihrer Verantwortung und der strengeren Kontrolle zu entlassen, widerspricht m.E. dem Sinn des Arbeitszeitschutzes.[54]

---

50) Vgl. zur 1. Meinung: Siebert, Verlängerung der Arbeitszeit, in AR-Blattei D, Arbeitszeit III, D I 2 (5.Forts.Bl.); auf der anderen Seite Hueck-Nipperdey-Topphoven, TVG Kom., § 1 Anm. 49.

51) statt vieler Siebert, Arbeitszeit und Arbeitsverhältnis, in AR-Blattei D, Arbeitszeit I C, D V 2b (7.Forts.Bl. -R.); ebenso die Arbeitsverwaltung, AM Ba-Wü., Erlaß vom 23.6.54, Arbeits-und Sozialpolitik 1954 S.237 = BB 1954 S.1109

52) Hessel, Zur Frage der Nachwirkung tariflicher Arbeitszeitregelungen, in RdA 1959, S.259ff, 261.

53) Vom Rheingebiet gehören einige sog.Kleinreeder nicht zu den tarifgebundenen Betrieben. Sie sind weder Partikuliere, die im SBV Jus et Justitia organisiert sind, noch gehören sie zu dem im Allg. Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt zusammengeschlossenen Reedern.

54) Auch der dadurch bewirkte indirekte Zwang, sich den Tarifverbänden anzuschließen, erscheint mir aus diesen Erwägungen heraus gerechtfertigt und zulässig. Das RhSchAbk, das lediglich die tägliche Mindestruhezeit und nicht die Schicht- oder Fahrzeit regelt, kann m.E. nicht als Grundlage einer Arbeitszeitverlängerung für nicht tarifgebundene Betriebe angesehen werden.

IV. Die über 10 Stunden hinaus verlängerte Schichtzeit

Nach § 2 I.Ziff.1 Abs.2 S.2 RTVRh kann die Schichtzeit "in den Monaten März bis Oktober auf täglich 14 Stunden, in den übrigen Monaten auf täglich 12 Stunden verlängert werden." Voraussetzungen für die Schichtzeitverlängerung sind im RTVRh nicht genannt. Sie sind aus § 7 Abs.2 AZO i.V.m. Art.5 RhSchAbk zu entnehmen. Danach ist eine tarifvertragliche Verlängerung der Arbeitszeit über 10 Stunden nur zulässig, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Die Festsetzung der 8- -stündigen "reinen Arbeitszeit" gilt auch für die verlängerte Schichtzeit; formal erfüllt also die Bestimmung die Voraussetzungen des § 7 Abs.2 AZO. Die Differenz zwischen den 8 Stunden reiner Arbeitszeit und der verlängerten Schichtzeit soll mit weniger als reiner Arbeit ausgefüllt sein. Damit ist richtigerweise auf die Intensität der Beanspruchung des Arbeitnehmers abgestellt, wenn sie auch leider im einzelnen nicht näher dargelegt ist. Entscheidend für die Gültigkeit der Schichtzeitverlängerung sind letztlich die tatsächlichen Verhältnisse an Bord. Fällt in die 12 bzw. 14 Stunden Schichtzeit nicht i.d.R. bei jedem Besatzungsmitglied in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft[55)], so ist die Tarifvertragsbestimmung unwirksam und jegliche Arbeit - auch bloße Arbeitsbereitschaft - über die 10-Stundengrenze hinaus unzulässig.

---

55) Grundsätzliches zur Arbeitsbereitschaft vgl. im Zusammenhang Fechner, Probleme

C. Die lohnrechtliche Seite des Fahrtages

Die Frage nach der Entlohnung der Arbeitszeit ist privatrechtlicher Art und grundsätzlich vom öffentlichrechtlichen Arbeitszeitschutz zu scheiden. Wird eine Zeit vergütet, so bedeutet dies nicht, daß sie auch schutzrechtlich als Arbeitszeit zu werten ist. Andererseits präjudiziert die Regelung des Arbeitszeitschutzes Lohnfragen.[56)]

I. Die Art des Lohnes

Die in § 2 I.Ziff.1 Abs.2 i.V.m. § 9 Ziff.4 RTVRh vom 1.5.57 noch vorgesehene Freizeitgewährung[57)] für verlängerte Fahrzeit ist in den ab 1.1.60 geltenden Fassungen aus praktischen Gründen[58)] nicht mehr übernommen worden. Heute erfolgt die Vergütung in Geld. Darüber hinaus erhält der Arbeitnehmer bestimmte Nebenleistungen des Arbeitgebers, die sich zwar zwangsweise aus dem Arbeitsverhältnis und der geforderten Art der Arbeit ergeben, in ihrem Umfang aber beachtenswert sind.
Die Schiffsbesatzung wohnt an Bord[59)]. Die modernen Fahrzeuge, wie sie überwiegend von den Reedereien betrieben werden, bei den Partikulieren sind die Verhältnisse etwas ungünstiger, besitzen Wohnungen, die mit kleinen neuzeitlichen Wohnungen an Land verglichen werden können. In den meisten Fällen kann neben dem Schiffsführer zumindest ein Matrose seine Frau mit an Bord nehmen. Auf Schleppern besteht die Möglichkeit schon immer für Maschinisten und

---

56) Fechner, Probleme
57) § 2 I.Ziff.1 Abs.2 RTVRh v. 1.5.57:"In den Monaten März bis Oktober einschließlich wird je Fahrtag eine Stunde Freizeit angerechnet, wenn mindestens 12 Stunden gefahren werden, wobei die angefangene 12.Stunde als volle Stunde zählt."
58) Die durch die regelmäßig langen Fahrzeiten aufgelaufenen freien Tage konnten zusammen mit dem Urlaub auf Grund des starken Personalmangels meistens erst nach 2 Jahren gewährt werden.
59) In den meisten Fällen entbindet sie dies jedoch nicht vom Zwang, eine zweite Wohnung an Land zu unterhalten, schon aus dem Gesichtspunkt, daß sie einmal ihren Arbeitsplatz und damit die Schiffswohnung verlieren können. Außerdem werden die schulpflichtigen Kinder nicht allzugern in Schifferkinderheime gegeben.

Steuerleute. Der Arbeitgeber stellt das gesamte Inventar bis zur Bettwäsche und dem Eßgeschirr zur Verfügung[60], § 11 RTVRh. Einzelne Reedereien zahlen ihren Schiffsbesatzungen außerdem ein Kostgeld[61].
Die persönliche Habe der Arbeitnehmer ist gem. § 15 RTVRh entsprechend dem Mannschaftsgrad in gestaffelten Werten von 600.-- bis 1500.--DM vom Unternehmen gegen Havarie-, Wasser- und Feuergefahr zu versichern.
Außerdem hat jedes Besatzungsmitglied nach § 12 RTVRh zweimal im Jahre Anspruch auf Ersatz des Reisegelds für Heimfahrten.

II. Die Berechnung des Lohnes

1) Die tarifvertragliche Lohnregelung ist auf dem Prinzip des Zeitlohnes aufgebaut und zwar in einem gemischten System von Pauschal- und Einzelabrechnung. Ausgangspunkt für die Lohnberechnung ist der Wochengrundlohn bzw. das Monatsgrundgehalt[62]. Der Lohn gilt nach § 9 Ziff.3 RTVRh für 6 Werktage in der Woche, das Gehalt entsprechend für 26 Werktage im Monat. Dies spricht dafür, daß mit dem Grundlohn oder -gehalt die werktägliche Schichtzeit während der Fahrt pauschal abgegolten wird. Aus der Festsetzung des für andere Zwecke benötigten Stundengrundlohnes mit 1/45 des Wochengrundlohnes bzw. 1/187 des Monatsgrundgehaltes (§ 9 Ziff.5 Abs.2 RTVRh) läßt sich weiter schließen, daß die 10-stündige Schichtzeit lohnrechtlich wie 8 Stunden Arbeitszeit gewertet werden.

---

60) Most, Die deutsche Binnenschiffahrt, 1957, S.171; Zum gesamten Problemkreis der Dienstwohnung vgl. Oertmann, Der Arbeitslohn, 1922, S.19ff.
61) So zahlt z.B. die Esso-AG 300.--DM monatlich für jedes in durchlaufender Arbeitsweise betriebene Motortankschiff (vgl.unten 5.Teil A.III.)
62) Monatsgrundlöhne bzw. -gehälter nach RTVRh-Lohntabelle v. 1.7.61: Schiffsführer auf MS über 900 t dgl. der 1.Maschinist 596.--DM; Steuerleute im 1.-3.Berufsjahr 489,58 DM; Heizer 456,26 DM; Matrose mit weniger als 3 Berufsjahren 389,36 DM; Schiffsjunge im 1.Jahr 209,99 DM.

Hier taucht also wieder die sog. "reine Arbeitszeit innerhalb des Fahrdienstes" auf.

2) Der Lohn für die verlängerte Schichtzeit setzt sich aus Wochengrundlohn bzw. Monatsgrundgehalt und einer Einzelabrechnung über die darüber hinaus angefallenen Stunden zusammen. Dabei wird nach der Tarifvereinbarung vom 21.9.60 seit 1.10.60 dem fahrenden Personal in der Rheinschiffahrt ein monatliches Gesamteinkommen garantiert, das 10% (seit 1.7.61 15%) über dem Grundlohn liegt und auf das mit Ausnahme der Sonn- und Feiertagswache alle tariflich festgelegten Vergütungen angerechnet werden.

Zu beachten ist die durch die Einführung des Garantielohnes insbesondere in der schärfer als die Reedereien kalkulierenden Partikulierschiffahrt hervorgerufene gegensätzliche Interessenlage zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Der Arbeitgeber ist jetzt stärker als zuvor daran interessiert, daß der garantierte Lohn tatsächlich "abgearbeitet" wird, während sich manche Arbeitnehmer sagen: es ist unnötig, daß wir mehr als 10 Stunden fahren.
Den am Mehrverdienst interessierten Arbeitnehmer hält dagegen die Garantielohnklausel nicht davon ab, durch längere Fahrzeiten mehr verdienen zu wollen. Vom Arbeitszeitschutz her gesehen ist daher der neu eingeführte Garantielohn eher mit Skepsis als mit Freude zu betrachten.

Gem.§ 9 Ziff.4a RTVRh wird bei der Einzelabrechnung in den Monaten März bis Oktober die gefahrene 11.,12.,13. und 14. Stunde, in den übrigen Monaten entsprechend die 11. und 12. Stunde jeweils mit einem Stundengrundlohn vergütet. Die Tarifpartner werten damit hier den über die 10-Stundengrenze hinausgehenden Schichtzeitraum lohnrechtlich voll als Arbeit und setzen ihn der reinen Arbeitszeit gleich. Außerdem gehen sie bei ihrer Regelung davon aus, daß in die gesamte, verlängerte Schichtzeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt und deshalb gem. § 15 Abs.1 l.S. AZO kein Mehrarbeitszuschlag für die über die gesetzliche Arbeitszeit von 8 Stunden hinausgehende Arbeitszeit zu zahlen ist. Entscheidend ist daher auch für die Lohnfrage, ob tatsächlich der einzelne Fahrtag in der Praxis regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft enthält.

Die Lohnberechnung beim noch nicht 18 Jahre alten Besatzungsmitglied erfolgt wie bei den älteren Kollegen mit der Ausnahme, daß für ihn, sofern er Schiffsjunge ist, die Garantielohnvereinbarung nicht gilt. Im übrigen hat die durch § 36 Ziff.1 JASchG vorgeschriebene Höchstarbeitszeit von 8 1/2 Stunden während der Fahrt keinen Einfluß auf den Lohn des Jugendlichen. D.h. dem Schiffsjungen ist kein Einkommen garantiert, das 15% über dem Wochengrundlohn liegt. Ihm werden aber die über die 10-stündige Schichtzeit hinausgefahrenen Stunden mit einem Stundengrundlohn vergütet, auch wenn er während dieser Zeit nur in Rufbereitschaft gehalten wird.[63]

3) Mehrarbeit ist nach § 3 Ziff.2 RTVRh mit einem Stundenlohn und einem Zuschlag von 25% zu vergüten. Damit ist § 15 AZO eingehalten. Die Mehrarbeit kann, wie oben (1.Teil B.II.2) dargelegt, als Verlängerung der täglichen reinen Arbeitszeit von 8 Stunden[64] und als Verlängerung der 12- bzw. 14-stündigen Schichtzeit auftreten (§ 3 Ziff.1, § 2 I. Ziff.1 u.2 RTVRh). Führt die geleistete Mehrarbeit zugleich zu einer Verkürzung der Nachtruhe, dann ist ein besonderer Nachtarbeitszuschlag zu zahlen (im einzelnen vgl. unten 4.Teil A.)

Ein besonderer Problemkreis ist die Vergütung von verbotswidrig geleisteter Mehrarbeit. Die h.M. spricht auch hier dem Arbeitnehmer einen Anspruch auf Vergütung zu. Sie begründet dies damit, daß sowohl unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung nach §§ 817, S.2, 818 Abs.2 BGB als auch nach dem allgemeinen Grundsatz der angemessenen Entlohnung für geleistete Arbeit (§§ 612, 611 BGB) die gesetzlich verbotene Mehrarbeit zu vergüten ist.[65] Die Schwäche der Begründung liegt darin, wie Fechner[66] darlegt, daß sie

---

63) Empfehlung des Allg.Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt im Einvernehmen mit der Gewerkschaft ÖTV an die Geschäftsführungen der Betriebe, Schreiben v. 22.9.60: "I. Während der Fahrt an Werk-, Sonn-und Feiertagen bleiben die Jugendlichen auch nach Ablauf der für sie gesetzlich festgelegten Arbeitszeitgrenzen an Bord in Rufbereitschaft für notwendige Dienstleistungen.
Diese Rufbereitschaft während der Fahrt, in der die Jugendlichen zur Bemannung gehören, wird bezahlt.
Die Jugendlichen erhalten also wie bisher für die gesamte Fahrzeit alle für sie tariflich festgelegten Vergütungen."

64) Bis zu 8 Stunden handelt es sich genau genommen um Überstunden, darüber hinaus ist es dann eigentliche Mehrarbeit i.S.d.§ 15 AZO.

65) RAG v. 20.12.59, ARS 38,23ff.u.st.Rspr. Im Ergebnis ebenso Hueck-Nipperdey, Lehrbuch, Bd.I,1959, S.255 mit weiteren

"den Strafcharakter des § 817 S.2 BGB mit krimineller Strafbarkeit bei verbotener Mehrarbeit gleichsetzt und daher für den Arbeitnehmer ausschließt." Mit Recht weist Fechner darauf hin, daß nicht erst die Sittenwidrigkeit sondern die Eigennützigkeit den Entlohnungsanspruch bei verbotener Mehrarbeit entfallen lassen sollte, um dem Sinn des § 15 AZO gerecht zu werden und zu einer wirksamen Eindämmung der Mehrarbeit zu kommen.

4) Von den besonderen Vergütungen ist die wichtigste in § 10 Ziff.6 RTVRh genannt. Danach ist, wenn das Schiff nach den polizeilichen Vorschriften nicht ordnungsgemäß bemannt ist, der Grundlohn der untersten Lohnstufe des fehlenden Mannes auf die Besatzungsmitglieder einschließlich Schiffsjungen zu verteilen. Fehlt ein "halber" Mann, d.h. wird statt des fehlenden Matrosen ein Schiffsjunge gefahren, so ist der Unterschiedsbetrag zwischen dem Matrosengrundlohn und der Schiffsjungengrundvergütung zu verteilen. Ebenso wird der Lohn für Mehr-, Nacht- und Sonntagsarbeit ausgeglichen, jedoch werden dabei die einzelnen Zuschläge nicht berücksichtigt.

Genau betrachtet ist es ein Niederschlag des Gedankenganges, den die h.M. bei der Vergütung verbotener Mehrarbeit vertritt. Die Arbeit soll angemessen vergütet werden, gleichgültig ob sie zu einer strafbaren Handlung des Schiffsführers und Schiffseigners beiträgt. Das Groteske daran ist, daß der Arbeitnehmer aus verständlichem Eigennutz häufig interessiert ist, an solchen Fahrten mit fehlendem Mann teilzunehmen, und das wirtschaftliche Interesse des Schiffseigners am Frachtgeschäft damit gekoppelt geradezu Verstöße gegen § 17 RheinSchPVO bzw. § 17 BSchSO provozieren[67]. Auch lohnrechtlich besitzt die tarifvertragliche Bestimmung einen zweifel-

---

66) Fechner, Probleme

67) Aus diesem Grund sah man auch davon ab, eine dem § 10 Ziff.6 RTVRh entsprechende Bestimmung in das RhSchAbk aufzunehmen, vgl.OIT, Conférence tripartite spéciale de la batellerie rhénane (Genf, Nov.1949), Deuxième rapport S.14 Art.25 und rapport preliminaire (Genf, Juli 1948) S.26 Nr.3.
Fahrten eines unterbemannten Schiffes sind nur zulässig, wenn eine schriftliche Erlaubnis der BBG bzw.SchUK vorliegt, vgl.Kählitz, Recht der Binnenschiffahrt,Bd.II, Anm.4 zu § 17 RheinSchPVO.

haften Charakter. Sie berücksichtigt zwar die höhere Beanspruchung des Arbeitnehmers, verdeckt aber zugleich durch die Art der Entlohnung die vom Gesetz geforderte Klarheit in der Frage, was Mehrarbeit ist.

Von den besonderen Vergütungen ist ferner die Hitzezulage für das Maschinenpersonal in der Höhe von 1.--DM pro Tag in den Monaten Juni bis September zu erwähnen und der Zuschlag von 50% auf den Stundenlohn, wenn das Besatzungsmitglied zu Havariearbeiten herangezogen wird, § 10 Ziff.1 u.5 RTVRh. Seltener sind die Sondervergütungen der Ziff.2-4 des § 10 RTVRh für das Reinigen der Innenräume und Ölwechsel des Hauptmotors, für Kesselwaschen, das Mauern von Feuerbrücken, das Fahren der "Winden" an Deck von Güterbooten usw.

2. Teil

Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse während der Fahrt und ihre rechtliche Würdigung

A. Gemeinsames bei allen Besatzungsmitgliedern für Dauer, Lage und Inhalt der Schichtzeit

I. Das Erfassen der tatsächlichen Verhältnisse

Ein präzises, statistisches Erfassen von Schichtzeitdauer, -lage und -inhalt nach wissenschaftlichen Methoden ist im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich.

Die vom BMV herausgegebenen Jahresberichte "Deutsche Binnenschiffahrt" enthalten keine statistischen Arbeitszeitnachweise. Auch der Tätigkeitsbericht der Hauptfachabteilung VI 1958-1960 des ÖTV-Hauptvorstandes ist nicht ergiebiger und begnügt sich auf S.37 mit dem Hinweis auf Verstöße gegen den Arbeitszeitschutz.

Der Arbeit liegen überwiegend eigene Wahrnehmungen vom Sommer 1960 und schriftliche Unterlagen,wie Reiseberichte zur Lohnberechnung und Tagebuchaufzeichnungen von Schiffsführern,

zugrunde.[1] Bei den Reiseberichten und Tagebuchaufzeichnungen ist zu beachten, daß sie in den meisten Fällen Vor- und Abschlußarbeiten nicht berücksichtigen und daß sie je nach dem aufzeichnenden Schiffsführer genauer oder großzügiger ausgefallen sind. Trotzdem wird der Ungenauigkeitswert selten 1/2 Stunde täglich überschreiten, so daß die hieraus gewonnenen Werte als arbeitsschutzrechtlich relevant bezeichnet werden können.

II. Die tatsächliche Lage und Dauer der Schichtzeit

1) Der Arbeitstag auf einem Binnenschiff beginnt im Sommer i.d.R. um 6 Uhr und endet bei 14-stündiger Fahrzeit gegen 20 Uhr. In den Wintermonaten wird bei einer verlängerten Schichtzeit von 12 Stunden von 7 bis 19 Uhr gefahren. Die Lichtverhältnisse führen in den Übergangsmonaten März, April und Oktober häufig zu einer halbstündigen Verschiebung der Schichtzeit. Wird nur die einfache Schichtzeit von 10 Stunden gefahren, so ist der Fahrtbeginn um 7 Uhr und das Fahrtende entsprechend um 17 Uhr. Überlange Schichtzeiten mit über 12- bzw. 14-stündiger Dauer sollen im Zusammenhang mit der Nachtruhezeit erörtert werden (vgl.unten 4.Teil A.)

2) Um ein Bild von der tatsächlichen Dauer der Schichtzeit zu zeigen, möchte ich folgende Beispiele aus der Praxis anführen.
Ein schleppendes Motorgüterschiff (1146 t, 2 x 550 PS) hatte von März bis Dezember 1959 insgesamt 167 reine Fahrtage, d.h.Tage, die nur mit Fahrt und nicht zugleich mit Aufenthalt im Hafen ausgefüllt waren. Von diesen 167 Tagen weisen 106 Tage (63,5%) eine Fahrzeit zwischen 10 und 12 bzw. 14 Stunden auf, an 19 Tagen (11,4%) wurde die 12- bzw. 14-Stundengrenze überschritten und nur an den restlichen 42 Tagen (25,1%) wurde 10 Stunden und weniger gefahren.[1a]

---

1) Vgl. hierzu im einzelnen den Bericht im Vorwort und die folgenden Anmerkungen.
1a) Aus dem Tagebuch des Schiffsführers.

Auf einem Schleppboot (2 x 1000 PS) wurde im gleichen Zeitraum an 138 Tagen (58,2%) von 237 Fahrtagen insgesamt die tarifvertragliche Höchstschichtzeit voll ausgenutzt, an 13 Tagen (5,5%) wurde sie überschritten und an 86 Tagen (36,3%) wurde bis zu 10 Stunden gefahren.[2)]
Auch nach Einführung der 10-stündigen Schichtzeit durch die Neufassung des RTVRh am 1.1.60 hat sich die Dauer der Fahrzeiten nicht wesentlich geändert.
Eine Schubeinheit (4 x 1543 t, 2 x 600 PS) fuhr im August 1960 an 10 Tagen (66,7%) von insgesamt 15 Fahrtagen zwischen 10 und 14 Stunden. An 2 Tagen (13,3%) wurde die 14-stündige Höchstschichtzeit überschritten und an 3 Tagen (20%) wurde die 10-Stundengrenze eingehalten.[3)]
Das obengenannte Schleppboot hatte in der letzten Augustwoche 1960 2 Tage (33,3%) mit bis zu 10 Stunden Fahrt, 3 Tage (50%) mit einer Schichtzeit bis zu 14 Stunden und 1 Tag (16,7%) mit mehr als 14 Stunden. Ähnliche Verhältnisse waren auf dem schleppenden Motorgüterschiff (1146 t), auf einem etwas kleineren Motorgüterschiff (917 t, 450 PS) eines Partikuliers und auf einem Motortankschiff (1060 t, 750 PS) anzutreffen.[4)]
Bei einem Schleppkahn entspricht das Verhältnis von einfacher zu verlängerter und überlanger Schichtzeit während der Fahrt etwa demjenigen des Schleppbootes. Insoweit kann auf die Ausführungen oben verwiesen werden.

3) Eisgang, Hochwasser und Sturm können die Schiffahrt völlig zum Erliegen bringen, ebenso Nebel und Schneetreiben.[5)]

---

2) Angaben aus dem Tagebuch des Kapitäns. Der Mehrbetrag von 70 Fahrtagen gegenüber dem schleppenden MS ist darauf zurückzuführen, daß ein Schlepper keine Arbeitszeit zum Laden und Löschen benötigt.
3) Entnommen aus dem Reisebericht des Schubbootes.
4) Eigene Aufzeichnungen. Der Verfasser ist 6 Wochen als Schiffsjunge und z.T. als Praktikant auf den verschiedenen Binnenschiffen unterwegs gewesen.
5) vgl.z.B. § 122 RheinSchPVO, § 14 Ne-BSchSO, § 11 La-BSchSO. Nach Most, Die deutsche Binnenschiffahrt,1957,S.90, fallen durchschnittlich für Rhein,Main,Neckar und Westdeutsche Kanäle pro Jahr 15,75 wegen Eis, 1-3 wegen Nebels und 2,45 Ausfallstage wegen Hoch- und Niedrigwasser an.

Weniger hemmend als gemeinhin angenommen ist für die Schifffahrt der Einfluß der Nacht. Das vom Himmel einfallende und auf der Wasseroberfläche reflektierte Licht reicht in vielen Nächten zur nötigen Orientierung des Schiffsführers aus.

Grenzen für Dauer und Lage der Schichtzeit sind in der Kanalschiffahrt die Schleusenbetriebszeiten, im grenzüberschreitenden Verkehr die Zollabfertigungszeiten, sowie polizeiliche Fahrverbote für einzelne Fluß- und Kanalstrecken während bestimmter Zeiten.[6)]
Verlängernd auf die Fahrzeit wirkt häufig der bis zu 60 km landeinwärts reichende Gezeitenbereich. Nach Möglichkeit wird es wegen der Strömungsverhältnisse vermieden, im Tidegebiet zu ankern. Im Mittel- und Oberrhein kann ein schnelles Fallen des Wasserstandes zur Verlängerung der Fahrzeit zwingen, um ein sonst nötig werdendes Leichtern[7)] vor dem Zielhafen zu vermeiden. Allgemein neigt der Schiffsführer bei Bergfahrten zu längeren Fahrzeiten als bei Talfahrten, da bei der Fahrt zu Tal vor dem Ankern noch ein Aufdrehen[8)] des Schiffes oder Schleppzuges erforderlich ist, wozu noch einigermaßen gute Sicht benötigt wird.

Der hohe Anteil fixer Kosten an den Gesamtkosten[9)] des Schiffsfrachtraumes drängt zur Verkürzung unproduktiver Liegezeiten.[10)]

---

6) Die Schleusenbetriebszeiten werden gem. § 104 Ziff.1 BSchSO von den zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektionen festgesetzt; Fahrzeitverbote sind z.B. für den Rhein in § 120 RheinSchPVO und für die übrigen Binnenschiffahrtsstraßen im II.Teil der BSchSO geregelt.
7) Leichtern = Güter an Land oder auf andere Schiffe schaffen, um den Tiefgang des Schiffes zu verkleinern.
8) Aufdrehen = Wenden um 180°; bei einem Schleppzug wird dazu i.d.R. die ganze Flußbreite benötigt.
9) Jolmes, Zur Frage der Verlängerung der Betriebszeit in der Binnenschiffahrt, Köln 1957, S.19: Bei Binnenschiffahrtsunternehmen betragen die Fixkosten etwa 60% der Gesamtkosten.
10) Zentralausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Die Binnenschiffahrt zu verkehrspolitischen Grundsatzfragen, Beuel 1960, S.49f.

Auswirkungen davon sind das Vordringen des beweglichen, von fremder Schleppkraft unabhängigen Motorgüterschiffs gegenüber dem herkömmlichen Schleppkahn[11], die Einführung der Schub- und Mehrschichtfahrt und insbesondere die technische Vervollkommnung der Umschlagsanlagen im Hafen.

Eine Minderung der Nachfrage nach Frachtraum führt nur sehr zögernd zur Stillegung von Schiffen[12] und bringt teilweise sogar erhöhte Fahrzeiten mit sich, da einzelne Schiffsführer versuchen, schnellstens wieder zum Ausgangshafen zurückzukehren, um neue Ladung zu erhalten.[13] Eine Nachfragesteigerung nach Frachtraum, die u.U. zusätzlich durch Niedrigwasser, das ein volles Abladen der Schiffe unmöglich macht, verstärkt wird, bewirkt eine möglichst umfassende Ausnutzung des vorhandenen Frachtraumes und damit längere Fahrzeiten täglich.
Die Disposition über eigenen und gecharterten Frachtraum hängt von zahlreichen Imponderabilien ab. Die genauen Einlaufsdaten von Seeschiffen, von denen Frachtgut übernommen werden soll, liegen meistens erst wenige Tage zuvor fest. Schwierigkeiten bei der Abstimmung mit fremdem Frachtraum (Schleppkähne

---

11) BMV, Deutsche Binnenschiffahrt 1959, Heft 2 S.3 : Am 1.1.49 fuhren noch 90,6% der Tonnage im Rheingebiet ohne eigene Triebkraft, am 1.1.60 waren es nur noch 61,1%. Nach BMV, a.a.O. Heft 1 S.28 wurden 1958 von den insgesamt 137,0 Mill.t beförderten Gütern 74,3 Mill.t mit Motorgüterschiffen und 62,7 Mill.t mit Schleppkähnen transportiert

12) Geile, Binnenschiffahrt und Marktwirtschaft in deutscher und europäischer Sicht, ZfB 1959 S.295ff,302.

13) Oft spielt dabei die Konkurrenzangst mit eine Rolle, was mir insbesondere in Gesprächen mit Partikulieren auf dem Neckar aufgefallen ist. Ein Schiffsführer möchte sich von seinem Auftraggeber nicht sagen lassen, daß er zur gleichen Strecke 4 Tage brauchte, zu der ein Schiff der Firma X nur 3 Tage benötigte. Ebenso amtl.unveröffentlichter Auszug aus der Niederschrift über die Arbeitsschutzkonferenz in Königswinter am 19./20.6.58, zu der die AM der Länder vom BAM eingeladen waren.

verschiedener Firmen innerhalb eines Schleppzuges), Frachtgut für verschiedene Empfänger auf ein und demselben Schiff etc., dies alles kann einerseits längere Fahrzeiten und andererseits längere Liege-(Warte-)zeiten bedingen.

Eine junge Schiffsmannschaft hat meist mehr Interesse an zusätzlichen Fahrstunden als eine ältere. Etwas mildernd wirkt hier die Garantielohnvereinbarung vom 1.1.60 bzw. 1.7.61. Letztlich entscheidet der Schiffs- bzw.Schleppzugführer im Rahmen der Weisungen seiner Firma und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse[14] über Beginn und Ende der täglichen Schichtzeit.
Da der Schiffer nur den geringsten Teil seiner freien Zeit zu Hause verbringen kann, spielt der Wohnort der Schiffsleute bei der Fahrzeitgestaltung ebenfalls eine gewisse Rolle. Ist ein Teil der Besatzung in der gleichen Gegend zu Hause, die in der Nähe der Reisestrecke liegt, so richtet man nach Möglichkeit die Fahrt so ein, daß die Nacht oder das Wochenende zu Hause verbracht werden kann. Dafür werden dann zuvor oder danach überlange Fahrzeiten in Kauf genommen.

III. Die Arbeit in der Schichtzeit

1) Nach Art.6 RhSchAbk muß die Schiffsbesatzung ausreichen, um die Sicherheit und die im Abkommen niedergelegten Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Die Vorschriften der Art. 36ff RheinSchUO i.V.m. § 17 RheinSchPVO und § 366 Ziff.10 StGB[15] über die Mindestbemannung eines Schiffes dienen primär der Verkehrssicherheit auf den Wasserstraßen[16]. Teilweise reicht

---

14) Nicht immer findet sich nach Ablauf der Schichtzeit eine günstige Liegestelle oder ein Ankerplatz.
15) Entsprechendes gilt für die anderen deutschen Binnengewässer nach § 17 BSchSO, Art.66ff.BSchUO. Die Bestimmungen werden teilweise wegen Verstoßes gegen Art.3 und 12 GG für rechtsunwirksam gehalten, vgl.Meyer-Osterkamp, Mindestbemannungsvorschriften der Binnenschiffahrt. Ihre Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz in bezug auf die Frauen, ZfB 1960, S.169ff.
16) Gutachten des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Unterbemannung in der Schiffahrt, S.5f. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die praktische Auswirkung der Bemannungsvorschriften: 1927-1930 wurde beschleunigt und ganz allgemein die Motorankerwinde einge-

die danach vorgeschriebene Besatzung aus, die von RhSchAbk, RTVRh und AZO aufgestellten Arbeitsbedingungen zu erfüllen, teilweise ist dies nicht der Fall (vgl.unten B bis D).

§§ 121ff GewO sind die rechtliche Grundlage für das Verhältnis zwischen Schiffsführer und Mannschaft, trotzdem ist es mit einem Meister-Gesellen-Verhältnis an Land nur schwer zu vergleichen.

Die ständige Fahrt von Hafen zu Hafen, die Schiffsgebundenheit und die enge Verflochtenheit von Wohnung und Arbeitsplatz, das Dabeisein der Familie bewirken ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl und mehr soziales Verhalten als z.B. im Meister-Gesellenverhältnis. Treu und Glauben mit nur wenig einschränkender Vorsicht charakterisieren den rechten Schiffer, beständiges Mißtrauen an Bord ist unmöglich. Es ist zumeist eine im Grundton fröhliche Lebensgemeinschaft und im Arbeitsleben heitere Kameradschaft. Der Humor kann sich geradezu überschlagen und in Spott übergehen, der sich gelegentlich über die Ungeschicklichkeit eines Kollegen bis zur Erbarmungslosigkeit steigert. Wohl die Schale ist rauh, eine Folge der vielen Fahrten, aber im Kern ist der Binnenschiffer nicht rauh und hart 17).

2) Bei der nach wie vor starken Nachfrage nach erfahrenem Deckspersonal[18] ist davon auszugehen, daß ständig nur mit Mindestbemannungen gefahren wird und ein beachtlicher Teil der Schiffe nicht vorschriftsmäßig bemannt ist[19]. Die Lücken werden notdürftig, teilweise durch ungelernte und in 8-Wochenkursen[20] umgeschulte Matrosen, teilweise durch im Ausland angeworbene Arbeitskräfte[21] geschlossen.

---

führt, weil dadurch nach der BSchUO eine halbe Kraft eingespart werden kann. Ebenso ließ man häufig die Schiffe von über 1500 t unter die 1500 t-Grenze herunter-eichen, um sonst vorgeschriebene Arbeitskräfte einzusparen.

17) aus Johler, Die Strukturwandlungen der Binnenschiffahrt, Hamburg 1941, S.67ff mit geringen Änderungen vom Verfasser, der Johlers Darlegungen auf Grund eigener Erlebnisse beipflichtet.

18) ÖTV-Tätigkeitsbericht 1958-1960, S.28

19) Gutachten des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, a.a.O.,S.1, wonach 1954 ca.30-40% aller Schiffe durchschnittlich mit 1 Mann unterbemannt waren. Nach einem Bericht des AM NRW an den BAM v.26.8.60, Aktz.III B 5-8333/8187, erfolgten 1959 974 Anzeigen der W.-Pol.Duisburg wegen Verstoßes gegen die Bemannungsvorschriften.

20) Die Rheinschiffahrt, 1959 S.84: "Über 100 Schnellmatrosen"

Witterung und Art des befahrenen Gewässers beeinflussen die Natur der Arbeiten. Bei Regen oder scharfer Kälte werden an Deck nur die durch die Fahrt bedingten und für die Sicherheit des Schiffes notwendigen Arbeiten verrichtet. Die Fahrt auf schleusenreichen Strecken erfordert einen stärkeren Einsatz der Schiffsmannschaft zu Fahrdienstarbeiten als auf freiem Strom. Auf dem Niederrhein ist die Fahrt leichter und bedarf nicht der angestrengten Aufmerksamkeit wie z.B. in der Gebirgsstrecke insbesondere beim Binger Loch oder auf dem Oberrhein mit seiner starken Strömung.

IV. Die Ruhepausen in der Schichtzeit

1) Auf einem Motorgüterschiff ging während der Fahrt[22] der Matrose regelmäßig gegen 8 Uhr zum Schiffsführer in den Ruderstuhl. Wenn die Strecke es dann erlaubte, überließ der Schiffsführer etwa für eine halbe Stunde dem Matrosen das Steuer und ging in seine Wohnung zum Frühstück. War die Strecke für längere Zeit schwierig, brachte seine Frau den Kaffee in den Ruderstuhl, so daß er dem Matrosen nebenher stets Anweisungen geben konnte.
Ebenso wurde es bei der etwa halbstündigen Mittagspause gegen 1/2 12 Uhr und nachmittags gegen 17 Uhr bei der kürzeren Kaffeepause des Schiffsführers gehandhabt.

In der ersten, häufigeren Form der Pausengestaltung (Aufenthalt in der Schiffswohnung) ist m.E. der arbeitsschutzrechtliche Sinn einer Ruhepause erfüllt. Auch wenn der Schiffsführer dadurch, daß er dem Matrosen für diese Zeit die Ruderführung überträgt, sich seiner Verantwortung nicht entledigen kann, so ist es für ihn doch gewissermaßen eine "Schnaufpause" in anderer Umgebung mit der Möglichkeit, etwas zu essen und sich zu entspannen. Ein Verstoß gegen die gesetzliche Mindestdauer ist nicht gegeben. Grundsätzlich muß zwar eine

---

21) Von einer großen süddt.Reederei wurden im Jahr 1960 48 Dalmatiner eingestellt, von denen sich nur 11 als gelernte Kräfte erwiesen.
22) Eigene Beobachtungen.

Ruhepause während der Arbeitszeit planmäßig und im voraus festliegen[23]. Auf einem fahrenden Binnenschiff ist das planmäßige Festsetzen der Pause im voraus arbeitstechnisch nicht möglich. Man hat bestimmte Pausenzeiten an die man sich i.d.R. hält, doch manchmal zwingt erhöhter Anfall von Fahrdienstarbeiten zum Verschieben. § 36 Ziff.2 JASchG hat dies berücksichtigt. Die Pausen müssen abweichend von § 14 Abs.1 JASchG nicht im voraus feststehen. Entsprechendes muß erst recht für den über 18 Jahre alten Arbeitnehmer gelten. Hieraus ergeben sich also keine rechtlichen Bedenken.

Voraussetzung ist ferner, daß das Besatzungsmitglied beim Beginn der Pause weiß, daß es sich um eine solche handelt und von welcher Dauer sie ist. Unvorhergesehene Arbeitsunterbrechungen nachträglich als Ruhepausen zu werten, ist nicht zulässig[24]. Hiergegen wird, soweit ich gesehen habe, in der Regel auch nicht verstoßen.
Die zweite Form der im praktischen Fall oben angeführten Pausengestaltung ist allerdings keine Pause mehr i.S.d. AZO. Der Schiffsführer "schaltet nicht ab", auch wenn sein Matrose das Steuerrad in der Hand hält, so achtet er doch ständig auf den Fahrvorgang und greift korrigierend ein. Es ist Arbeitszeit i.S.v. § 2 AZO, zumindest in der Gestalt von Arbeitsbereitschaft.[25]

2) Der Matrose selbst und die übrige Deckmannschaft machten i.d.R., sofern es die Fahrtumstände gerade erlaubten, um 9 Uhr eine halbe und um 12 Uhr eine ganze Stunde Pause. Hierzu begaben sie sich in ihre Wohnküchen, um etwas zu verzehren, und mittags meistens auch um ein kurzes Schläfchen zu machen -

---

23) Maus, Handbuch, VII A, Erl.19 zu § 2 AZO; Denecke, AZO Kom., § 2 RdNr.10;
24) Maus, Handbuch, VII A, Erl. 24 zu § 2 AZO und RAG vom 23.11.39 in ARS 37, 457ff, 461f.
25) Denecke, AZO Kom., § 2RdNr.10; RAG v. 26.9.28 in ARS 4, 108; LAG Wuppertal v.8.5.35 in ARS 25,7; ArbG Hamburg v.15.10.54 in ARSt XIII Nr.582; LAG Niedersachsen v. 27.4.59 in ARSt XXII Nr.567.

freilich in der Arbeitskleidung und nur auf einer gepolsterten Bank. Gab es etwas Dringendes an Deck zu erledigen, z.B. den Flaggenmast vor einer Brückendurchfahrt umzulegen, dann machte der Schiffsführer über die Gegensprechanlage oder Klingelleitung darauf aufmerksam. Ein oder wenn notwendig zwei Besatzungsmitglieder unterbrachen ihre Pause und setzten sie danach fort.
Die durch eine Arbeitsleistung unterbrochene Pause hat nicht den Erholungswert einer ungeteilten Pause, zumal der Arbeitnehmer seinen Aufenthaltsraum verlassen und an Deck gehen muß. Die Fälle sind aber meistens arbeitsschutzrechtlich nicht aktuell, da die verbleibenden ununterbrochenen Ruhezeiten fast stets noch den Anforderungen des § 12 AZO bzw. § 14 JASchG entsprechen, d.h. sie betragen jeweils mindestens 1/4 Stunde und ihre Gesamtdauer liegt über der Grenze von 1/2 bzw. 1 Stunde. Die Tatsache allein, daß das Personal sich während der Ruhepausen für notwendige Dienstleistungen auf Abruf bereit halten muß,[26] nimmt der Zeit nicht den Charakter einer Ruhepause. Die Bereitschaftspflicht hindert die Besatzung nicht daran, im nötigen Umfang frei über ihre Pausenzeit verfügen und sich erholen zu können.

3) Für den Maschinisten ist es bei einer direkt vom Ruderstuhl aus steuerbaren Motorenanlage möglich, mehrmals am Tage eine halbstündige, echte Ruhepause einzulegen, dagegen nicht bei telegrafischer Maschinensteuerung. Hier muß er, sofern er sich nicht mit einem zweiten Maschinisten ablösen kann, das Vesper im Maschinenraum einnehmen und daneben den ständigen telegrafischen Anweisungen entsprechend die Antriebskraft regulieren (vgl. im einzelnen unten D.I.).

Fälle, in denen Pausen regelmäßig überhaupt nicht eingehalten wurden, sind mir selbst nicht begegnet. Es soll jedoch ins-

---

26) Dies erfordern schon die Vorschriften über die Mindestbemannung, Ruhepausen während der Fahrt wären sonst überhaupt nicht möglich.

besondere auf der Lahn[27] noch in letzter Zeit Schiffer gegeben haben, die solche Praktiken übten und sich dabei auf das Schweigen des RTVRh beriefen.

B. Die Beanspruchung des Schiffsjungen

Ein Fahrtag aus der Praxis:

Der Kapitän eines schleppenden Motorgüterschiffs (1146 t, 2 x 550 PS) hat am Abend den Fahrtbeginn für den nächsten Tag auf 6 Uhr bestimmt. Um 1/2 6 Uhr steht daher der jüngere der beiden noch nicht 18 Jahre alten Schiffsjungen auf und läutet auf der Schiffsglocke das erste Glockenzeichen. Dann wäscht er sich und zieht sich an. Um 6 Uhr beim dritten Glockenzeichen, das der Kapitän wie schon das zweite selbst gibt, ist er im Ruderstuhl und ledert die über Nacht angelaufenen Fensterscheiben ab. Die Fahrt beginnt. Vom anderen Schiffsjungen werden die Flaggen gesetzt und die Positionslampen aufgeräumt. Danach bringen die Schiffsjungen ihre Kojen in Ordnung und kommen mit dem Matrosen zum Kapitän in den Ruderstuhl. Nach einem kurzen Gespräch geht es an die Arbeit. Das Deck wird abgewaschen, wobei die Schiffsjungen mit Schrubbern das Gangbord und die Deckaufbauten abzubürsten haben. Nachdem man damit fertig ist, wird gegen 1/2 9 Uhr von Matrosen und Schiffsjungen eine halbstündige Pause gemacht und der vorher schon warmgestellte Kaffee getrunken. Der Zeitraum bis zu Mittagspause gegen 12 Uhr ist mit Malerarbeiten ausgefüllt. Zuvor um 11 Uhr geht der Schiffsjunge, der gerade Küchendienst hat, in die Küche und bereitet das für Schiffsjungen und Matrosen gemeinsame Mittagessen vor. Er ist nach der Pause noch etwa eine halbe Stunde mit dem Abwaschen des Geschirrs beschäftigt, während die anderen mit den Anstricharbeiten weitermachen. Um 15 Uhr zwingt einsetzender Regen zum Aufhören. Im Herft, der Gerätekammer unter dem Ruderstuhl, lehrt der Matrose den Schiffsjungen einige Tauwerksarbeiten, insbesondere verschiedene Knoten und das Spleißen, das häufig zum Verbinden von Drahtseilen und Tauen benötigt wird. Um 16 Uhr ist für die Schiffsjungen sozusagen Dienstschluß. Sie können sich waschen und umziehen. Einmal wird einer kurz an Deck gerufen, um vor einer Brückendurchfahrt den Flaggenmast umzulegen und dann wieder aufzurichten, ein Arbeitsvorgang von insgesamt 10 Minuten. Um 20 Uhr 45 geht das Schiff vor Anker, die Nachtruhezeit beginnt.

---

27) nach Auskunft des ÖTV-Hauptvorstandes Stgt. v.7.7.61.

I. Die 8 1/2-stündige Arbeitszeit

1) Da gem. § 36 Nr.1 JASchG die tägliche Arbeitszeit während der Fahrt 8 1/2 Stunden nicht überschreiten darf, versucht die Praxis sich damit zu helfen, daß sie den Jugendlichen nach Ablauf der Höchstarbeitszeit bis zum Schichtzeitende in Rufbereitschaft hält[28]. Dies ist rechtlich zulässig, wenn es tatsächlich echte Rufbereitschaft, also keine Arbeitszeit i.S.d. JASchG ist und dadurch die nach § 36 Ziff.3 JASchG vorgeschriebene Freizeit von täglich 10 Stunden nicht beeinträchtigt wird.
Im oben geschilderten Fahrtag wurde die Schichtzeit des Schiffsjungen in einen Zeitraum der Arbeitszeit zuzüglich der Pausen und in einen Zeitraum der Rufbereitschaft eingeteilt[29]. Aus praktischen Gründen unterließ man es,den anderen möglichen Weg einzuschlagen und die 8 1/2 Stunden Arbeitszeit auf die gesamte Schichtzeit zu verteilen und sie durch Ruhepausen und Zeiten der Rufbereitschaft zu unterbrechen. Bei der letzten Methode wäre die 8 1/2-stündige Arbeitszeit tatsächlich schwieriger einzuhalten als bei der ersten, da sie eine ständige Überwachung der Zeiten des Arbeitseinsatzes und der Arbeitsbereitschaft erfordern würde.

2) Eine halbe Stunde vor Fahrtbeginn weckt der Schiffsjunge die Besatzung. Diese Tätigkeit ist m.E. weder als Vorbereitungsarbeit noch als Arbeitszeit zu werten. Sie entspringt vielmehr dem privaten Bereich der Lebensgemeinschaft an Bord. Der Schiffsjunge verrichtet sie zumeist noch im Schlafanzug und macht sich erst danach zur Arbeit fertig.

Während der 8 1/2-stündigen Arbeitszeit hat der Schiffsjunge neben den zur Aufrechterhaltung der Fahrt und zur Sicherung des Schiffes erforderlichen Arbeiten (Fahrdienst) Tätigkeiten zu verrichten, die nicht unmittelbar mit der Fahrt zusammenhängen (Bordarbeiten). Dabei schränken der Stand seiner

---

28) Empfehlung des Allg.Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt im Einvernehmen mit der Gewerkschaft ÖTV, Schreiben v. 22.9.60 an die Geschäftsführungen der Betriebe (vgl.1.Teil Anm.63)
29) Im Sommer z.B. bei 14-stündiger Schicht von 6 bis 16 Uhr: Arbeit + 1 1/2 Stunden Ruhepausen, von 16 bis 20 Uhr Rufbereitschaft.

Berufskenntnisse und seine physischen Kräfte den Kreis der anfallenden Arbeiten ein.[30]

Wie nun Fahrdienst- und Bordarbeiten in der 8 1/2-stündigen Arbeitszeit verteilt sind, hängt von den Wasser- und Schiffsverhältnissen ab. Gehört der Schiffsjunge zu einer dreiköpfigen Besatzung (einschließlich des Schiffsführers),[31] wird er öfters zu fahrtbedingten Arbeiten benötigt als in der größeren Schiffsmannschaft z.B. eines Schleppers. Auf schleusenreichen Strecken muß er beim Anlegen und Losmachen des Schiffes vor und in der Schleuse mithelfen. Der Schiffsführer hat Ruder und Maschinen zu bedienen, während ein Mann vorn und der andere hinten auf dem Schiff Reibhölzer aufhängen und den Haltedraht fieren muß. Nach Gebrauch sind Taue oder Drahtseile aufzuschießen, d.h. in großen Rundschlägen griffbereit aufs Deck, Herft oder Lukendach zu legen. Bei schweren Trossen muß der zweite Mann zubedient werden.

Darüber hinaus soll der Schiffsjunge das Steuern des Schiffes, den Signaldienst, die Wartung der Maschinen- und Ruderanlagen, den Dienst an der Anker- und Schleppwinde kennenlernen, wozu er dann mehr oder weniger oft während seiner Arbeitszeit hinzugezogen wird.

Wird demnächst geladen oder gelöscht, so sind die Laderäume aufzudecken und die Luken auf Herften und freien Decks zu stapeln. Von den Bordarbeiten sind weiter die Ausbesserungsarbeiten aller Art an den Schiffsaufbauten und in den Laderäumen zu nennen, ferner Tauwerksarbeiten wie Knoten und Spleißen und der Küchendienst, wenn kein Menagemann gefahren wird.[32]

---

30) Gem.§ 37 Abs.1 JASchG darf der Jugendliche mit Arbeiten, die seine körperlichen Kräfte übersteigen, nicht beschäftigt werden. Eine ausführende RVO nach § 37 Abs.2 JASchG ist nicht ergangen, es gelten daher noch die auf Grund des § 20 Abs.1 JSchG erlassenen Vorschriften, § 76 Abs.5 JASchG.

31) Bei Schleppkähnen über 750 t bis 1000 t sind gem.Art.37 Ziff.1 RheinSchUO ein Matrose und ein Schiffsjunge neben dem Schiffsführer vorgeschrieben, bei Schleppkähnen über 1000 t bis 1500 t zwei Matrosen, wobei häufig ein Matrose durch einen Schiffsjungen ersetzt ist, also eine halbe Kraft fehlt. Beides sind die überwiegenden Schleppkahngrößen. Bei Motorgüterschiffen über 500 t bis 750 t ist ein Matrose und ein Schiffsjunge vorgeschrieben, bei 750 t bis 1000 t zwei Matrosen, Art.39 Ziff.1 RheinSchUO. Beides sind wiederum die häufigst gefahrenen Schiffstypen.

II. Die übrige Schichtzeit

1.) An dem oben geschilderten Fahrtag kann der Schiffsjunge nach der 8 1/2-stündigen Arbeitszeit in gewissem Umfang frei über seine Zeit an Bord verfügen. Meistens wird er lesen, radiohören, etwas essen, seine Küche richten, vielleicht einen Brief schreiben, oder wenn nötig seine Kleidung waschen oder flicken und sonstige persönliche Dinge erledigen. Häufig sitzt er auch im Ruderstuhl und unterhält sich mit dem Schiffsführer oder dem Matrosen. Nicht möglich ist, daß er das fahrende Schiff verläßt, um ein paar Stunden an Land zu verbringen, denn er hat sich so bereitzuhalten, daß er auf Abruf mitanpakken kann.
Die Schiffsgebundenheit nimmt jedoch diesem Zeitraum nicht den Charakter echter Rufbereitschaft, denn die dadurch bedingte Begrenzung der persönlichen Entfaltungsfreiheit des Schiffsjungen ist nicht so einschneidend, daß die Zeit als Arbeitsbereitschaft und damit als Arbeitszeit i.S.d. JASchG gewertet werden muß. Er hat seine kleine Wohnung an Bord, die üblicherweise im Bug des Schiffes liegt und dadurch gut gegen Motorengeräusch abgeschirmt ist. Erschütterungen durch die Fahrt sind selten und meist nur geringfügig, so daß ein Vergleich mit dem Aufentnalt in der Schlafkabine eines Lastkraftwagens und eine arbeitszeitrechtliche Gleichsetzung nicht möglich ist.[33)]

Der Schiffsjunge kann in dieser Zeit nicht ins Kino gehen, oder auf den Sportplatz oder in eine Bücherei[34)], jedoch verlangt § 36 JASchG auch nicht eine solche Gestaltungsmöglichkeit für diesen Zeitraum, vielmehr wird hier gerade ein Unterschied gemacht zwischen der 10-stündigen ununterbrochenen Freizeit, der 8 1/2-stündigen Arbeitszeit und dem vom Tag verbleibenden Rest.

---

32) vgl. Berufsbild für den Lehrberuf Binnenschiffer, Schriftenreihe des ZV, Jg. 1952 Heft 59 S. 13ff.
33) vgl. hierzu Denecke, Nipperdey u. Nikisch, Rechtsgutachten zur Arbeitszeit von Kraftfahrern im Güterfernverkehr, S. 72ff und aus der Rspr. BAG v. 20.9.56 in AP § 7 AZO Nr.2
34) Häufig gibt die Firma eine Bücherkiste mit an Bord, deren Inhalt ausgetauscht werden kann.

2.) Die gesetzlich geschützte Möglichkeit zur Erholung und persönlichen Entfaltung wird beeinträchtigt, wenn der Schiffsjunge in der "Rufbereitschaftszeit" nun tatsächlich gerufen und beschäftigt wird. Auf freier Strecke wird er, sofern das Schiff nicht unterbemannt ist, nur noch selten[35] und dann zu leichteren und kurzen Arbeiten herangezogen. Für den Schiffsführer ist er über die Klingel- oder Gegensprechanlage vom Ruderstuhl aus zu erreichen, wenn er z. B. bei der Wegfahrt eines Lotsen mithelfen soll oder wenn z. B. bei Einbruch der Dunkelheit die Flaggen eingezogen und Leuchten gesetzt werden müssen und der Matrose gerade nicht abkömmlich ist. Unbedingt nötig und gefordert ist sein Arbeitseinsatz, wenn am Kai an Dalben oder an einem anderen Schiff angelegt wird. Da aber auf dem Strom über Nacht meistens vor Anker gegangen und selten angelegt wird, sind diese Fälle nicht allzu häufig. Insgesamt wird der Schiffsjunge im Zeitraum von 16 bis 20 Uhr höchstens zwei- bis dreimal und nie länger als 10 Minuten in Anspruch genommen, in den Wintermonaten ist es im Zeitraum von 17 bis 19 Uhr entsprechend seltener. Damit ist der Charakter der Rufbereitschaft noch gewahrt.[35a]

Teilweise leistet er Arbeiten freiwillig ohne Aufforderung des Schiffsführers oder Matrosen, weil er sich häufig nach seinem "Feierabend" noch einige Zeit im Ruderstuhl aufhält und dann miteinspringt, wenn es etwas zu tun gibt. Zwar ist es für den Arbeitszeitschutz grundsätzlich gleichgültig, ob der Arbeitgeber den Arbeitnehmer über die zulässige Arbeitszeit hinaus auf ausdrückliche Aufforderung hin in Anspruch nimmt oder ob er die zusätzliche Arbeit duldet. Hier ist die Sachlage jedoch anders. Hinter den freiwilligen Leistungen des Schiffsjungen steht keinerlei Anreiz, sie werden nicht zusätzlich vergütet.[36]

---

35) Ausgangspunkt sind hier die oben in Anm. 31 genannten Besatzungsvernältnisse; bei größerer Mindestbemannung ist sein Arbeitseinsatz so gut wie nicht mehr erforderlich.

35a) Wohlgemerkt, hier handelt es sich um die günstigen Fälle der Fahrt auf freier (einfacher) Strecke. wie z,B. auf dem Niederrhein, mit einer ausreichend starken Schiffsbesatzung (mindestens 1 Matrose neben dem Schiffsführer).

36) Der Jugendliche erhält nach der Empfehlung des Allg.Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt v.29.9.60(vgl.oben, 1. Teil Anm. 63) für die gesamte Fahrzeit alle tariflich festgelegten Vergütungen; er steht also genauso wie ein über 18 Jahre alter Schiffsjunge, der nach 8 1/2-stündiger Arbeitszeit keine Rufbereitschaft hat. Die von Herschel

Wenn er keine Lust hat, tut er nichts und schaut zu oder bleibt gleich in seiner Schiffswohnung. Die für den Betrieb freiwillig geleisteten Arbeiten müssen hier den persönlichen Arbeiten gleichgestellt werden, denn wie sich der Jugendliche in seiner für inn grundsätzlich arbeitsfreien Rufbereitschaftszeit beschäftigt, ist nach dem geltenden Arbeitszeitschutz unerheblich.

3.) Anders sind die Verhältnisse auf kanalisierten Flußstrecken mit Schleusen. Gemeint sind insbesondere der Oberrhein mit dem Rheinseitenkanal (6 Schleusen auf etwa 70 km), der Neckar (17 Schleusen auf 186 km) und der Main, bei dem auch durchschnittlich 1 Schleuse auf je 10 Flußkilometer kommt. Gehört der Schiffsjunge zu einer dreiköpfigen Besatzung[37], so wird er beim Anlegen vor der Schleuse zum Festmachen des Schiffes benötigt, denn oft muß eine Zeit lang gewartet werden, bis vorhergehende Schiffe geschleust sind. Je nach Schiffsansammlung kann entweder noch an der Schleusenmauer an Dalben festgemacht werden oder der Schiffsjunge muß mit dem Schwenkbaum an Land und den ihm vom Matrosen zugeworfenen Haltedraht dort an einem Poller befestigen. Es sind Arbeiten, die etwa 5 bis 10 Minuten dauern. Gleiches gilt für das Losmachen des Schiffes, wenn die Schleuseneinfahrt frei ist. Das Schleusen selbst benötigt i.d.R. 10 bis 15 Minuten, wobei jeweils vorn und hinten auf dem Schiff ein Mann die Haltedrähte und ein dritter das Ruder versorgen muß.

---

in Anm. zu BAG v. 10.6.59 (AR-Blattei, D, Arbeitszeit III, Entscheidungen Nr. 5) vertretene Meinung, daß wenn schon entlohnungsrechtlich der Bereitschaftsdienst als Arbeitszeit gewertet wird, dies erst recht bzgl. der viel strengeren Arbeitsschutzvorschriften gelten muß, kann hier nicht richtig sein. Die lohnrechtliche Gleichstellung von jugendlichen und über 18 Jahre alten Schiffsjungen wurde in der Rheinschiffahrt nach Auskunft der ÖTV und des Allg. Arbeitgeberverbandes nur aus personalpolitischen Gründen beibehalten. Ein großer Teil des Nachwuchses wäre abgewandert, wenn mit dem Inkrafttreten des JASchG die Entlohnung geringer geworden wäre.

37) Bei einer stärkeren Mannschaft ist seine Arbeitskraft entbehrlich. Jedoch muß nach § 105 Ziff. 5 BSchSO "während der Durchfahrt durch die Schleuse ... die Decksmannschaft vollzählig an Deck sein", so daß auch hier eine Einschränkung seiner Rufbereitschaft erfolgt.

Der Schiffsjunge ist also durch den Gesamtvorgang etwa eine halbe Stunde beschäftigt.[38)]

Nach einer Schleusendurchfahrt hat der Schiffsjunge ein "Ruheintervall"von ungefähr einer Stunde, manchmal etwas mehr, manchmal etwas weniger, es hängt vom genauen Schleusenabstand und der Fahrgeschwindigkeit des Schiffes ab. Auf 4 Fahrstunden kommen daher im geschilderten Fall etwa 5/4 Stunden schleusenbedingte Arbeiten. Das Zeitverhältnis von Bereitschaft und vollem Arbeitseinsatz ist günstiger, wenn lange Wartezeiten vor den Schleusen auftreten. Es ist schlechter, wenn nur ein oder zwei Schiffe vorausgehen, denn dann sind die kurzen Wartezeiten meistens nicht abschätzbar, so daß hier der Schiffsjunge ständig mit dem Arbeitseinsatz zu rechnen hat und deshalb häufig gleich ganz an Deck bleibt.

Die Art der geforderten Arbeit erlaubt nicht, die Arbeitskleidung abzulegen, denn mit Drahtseilen umzugehen, ist schmutziger und körperlich anstrengender als z. B. das Setzen von Flaggen oder Leuchten. Obgleich die arbeitsfreien Intervalle, die durch die Fahrt von Schleuse zu Schleuse bedingt sind, vom Schiffsjungen auf ihre Länge hin im voraus einigermaßen geschätzt werden können und er ungefähr weiß, wann er wieder gebraucht wird, halte ich hier die sog. Rufbereitschaftszeit des Schiffsjungen für unzulässig nach dem JASchG. Der Jugendliche kann in den arbeitsfreien Zwischenräumen kaum etwas für sich selbst tun, er vespert oder liest vielleicht ein wenig und dann muß er wieder hinaus um mitzuhelfen.[39)] Dabei ist auch gleichgültig, daß er nicht selbst

---

38) Ist die angefahrene Schleuse frei von vorausgehender Schiffahrt, fallen die Zeiten für Fest- und Losmachen des Schiffes vor der Schleuse weg, so daß in diesem Fall nur der tatsächliche Schleusenvorgang einen Arbeitseinsatz erfordert.

39) Hier zeigt sich, daß letztlich nicht die Pflichten aus dem Arbeitsverhältnis für eine Abgrenzung von Rufbereitschaft und arbeitszeitrechtlich zu erfassender Arbeitsbereitschaft entscheidend sind, wie Galperin (Arbeitsbereitschaft und Bereitschaftsdienst, in Betr. 1960, S.695ff, 723ff, 724) meint, sondern die tatsächlichen Verhältnisse. Vgl. Fechner, Probleme u. Böhm, Nochmals zur Frage der Arbeitsbereitschaft, RdA 1959 S.273ff, 274; Nikisch, Lehrbuch Bd. I

darauf achten muß, wann sich das Schiff einer Schleuse nähert und er benötigt wird.[40] Der häufige Arbeitseinsatz in ungefähr regelmäßigem Wechsel mit den zeitlich etwas längeren Ruheintervallen charakterisiert die Zeit als Arbeitsbereitschaft und damit als vom JASchG erfaßte Arbeitszeit. Das hat die Folge, daß Schiffe mit einem Jugendlichen in der dreiköpfigen Besatzung auf schleusenreichen Strecken nur die einfache Schichtzeit ausfahren können. Es sei denn, das Schiff befährt am selben Tag zugleich eine schleusenfreie Strecke und der Schiffsführer kann die 8 1/2-stündige Arbeitszeit des Jugendlichen auf die Schleusenstrecke legen.

C. Die Beanspruchung von Matrose und Schiffsführer

Ein Fahrtag des Matrosen aus der Praxis

Während des (oben unter B.) geschilderten Fahrtages des Schiffsjungen hatte der Matrose folgendes zu tun. Kurz nach dem zweiten Läuten um 1/4 vor 6 Uhr macht er die Ankerwinde klar und läßt ihren Motor anspringen. Beim dritten Läuten um 6 Uhr, dem Zeichen zum Fahrtbeginn, muß er den Anker hieven. Nach Anweisung des Kapitäns wäscht er dann zusammen mit den Schiffsjungen das Deck ab. Danach, gegen 8 Uhr, löst er den Kapitän am Steuer ab, um 1/2 9 Uhr macht er selbst zusammen mit den Schiffsjungen eine halbstündige Pause. Zu den darauffolgenden Malerarbeiten gibt er Pinsel und Mennig aus, weist die Arbeiten im einzelnen zu und hilft selbst mit. Gegen 10 Uhr wird in St. Goar durch ein Flaggensignal ein Lotse an Bord gerufen. Der Matrose hilft ihm beim Festbinden seines Nachens längseits des Schiffes und reicht ihm die Leiter hinunter, danach macht er an den Malerarbeiten weiter. Er braucht den Kapitän diesmal während der Mittagspause nicht abzulösen, weil der Lotse das Ruder übernommen hat. Nachdem die Anstrichsarbeiten wegen Regen einge-

---

1961, S.289. Wohl in der gleichen Richtung jedoch etwas unklarer Matthes, Arbeitsbereitschaft, RdA 1960, S.98ff, 104 u. BAG v. 26.2.58 amtl. Slg. 5,236, sowie BAG v. 10.6.59 in AR-Blattei D, Arbeitszeit III, Entsch. Nr. 5.

40) Frey, Arbeitsbereitschaft, Rufbereitschaft, Bereitschaftsdienst, 1960 S.13 u. 30 geht hier m. E. fehl. Zur Abgrenzung von Arbeitsbereitschaft und Rufbereitschaft ist die Aufforderung zum Arbeitseinsatz kein brauchbares Kriterium. Ein Arbeiter an einem Automaten hat auch nur "tätig" zu werden, wenn bestimmte Kontrollampen aufleuchten. Ob er sich deshalb in Rufbereitschaft befindet, ist damit noch nicht gesagt.

stellt worden sind und der Matrose mit den Schiffsjungen bis um 16 Uhr noch einige Tauwerksarbeiten gemacht hat, geht er zum Kapitän in den Ruderstuhl. Gegen 18 Uhr überläßt der Kapitän ihm für 1 Stunde das Steuer, bleibt aber selbst dabei und gibt ihm Anweisungen. Um 20 Uhr 15 wirft der letzte der drei geschleppten Kähne kurz vor der für ihn bestimmten Liegestelle seinen Schleppstrang los. Der Matrose hat unterdessen den Motor der Schleppwinde angelassen und holt die Trosse ein, ein Arbeitsvorgang von etwa 1/2 Stunde Dauer. Um 21 Uhr 45 wird an einem günstigen Liegeplatz die Fahrt abgestoppt, der Matrose läßt auf Weisung des Kapitäns den Anker fallen und fiert dessen Ketten, bis das Schiff gegen 21 Uhr zum Stillstand kommt. Nach dem Setzen der Positionslampen ist Dienstschluß.

I. Die Tätigkeiten des Matrosen während der Schichtzeit von 10 Stunden

Die Praxis teilt meistens den Fahrtag beim Matrosen wie beim Schiffsjungen in einen Bereich von 10 Stunden, der sich aus Arbeitszeit und Ruhepausen zusammensetzt, und in die übrige (verlängerte) Schichtzeit ein. Arbeitszeit und übrige Schichtzeit haben jedoch einen anderen Inhalt als beim Schiffsjungen.

Schon vor dem eigentlichen Beginn der Fahrt muß der Matrose an der Ankerwinde arbeiten, oder wenn man über Nacht am Ufer angelegt hatte, muß er die Festhaltedrähte lösen. Es sind Arbeiten, die i.d.R. nicht mehr als eine viertel Stunde brauchen, es sei denn, der Motor der Ankerwinde ist alt und schadhaft oder die Außentemperatur macht ein Vorwärmen erforderlich.

Eine arbeitszeit- und lohnrechtliche Bewertung der vor Fahrtbeginn geleisteten Arbeiten erfolgt in der Praxis zumeist nicht, weil üblicherweise die Arbeitszeit i.w.S. für die gesamte Schiffsbesatzung einheitlich aufgeschrieben und dabei die tatsächliche Fahrzeit des Schiffes zugrunde gelegt wird. Fahr- und Schichtzeit werden also in diesen Fällen gleichgesetzt, obwohl der Schichtzeitbegriff seinem Sinn nach die Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten mitumfaßt.[41] Arbeitstechnische Gründe zwingen zu dieser Praxis, sonst wäre z. B. die Fahrzeit eines Schleppzuges von dem Schiff des Zuges abhängig, auf dem die längsten Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten vorkommen.
Die praktischen Notwendigkeiten rechtfertigen jedoch keinen Verstoß gegen das geltende Arbeitszeit- und Lohnrecht. Eine Abhilfe wäre m.E. nur dadurch zu erreichen, daß Schichtzeiten von kürzerer Dauer festgesetzt werden und die Vorbereitungsarbeiten in jedem Einzelfall gesondert arbeitszeit- und lohnrechtlich erfaßt werden. Jedenfalls darf die Tatsache, daß die Schichtzeit nicht, wie ursprünglich gewollt, Vorbereitungsarbeiten mitenthält, dazu führen, daß die Mindestnachtruhezeit verkürzt und lohnrechtlich nicht gewertet wird.

41) Vgl. den Bericht des BAM v.19.2.59 über die Arbeitsschutzkonferenz in Königswinter am 21./22.1.59, AZ: III C 2/909/59.

Arbeitszeitrechtlich ist das Klarmachen der Ankerwinde als Vorbereitungsarbeit i.S.d. § 5 Abs. 1 Ziff. 2 AZO zu werten. Das bedeutet, die Arbeit ist bei 10-stündiger Schichtzeit unter Berücksichtigung der Pausen zulässig, da dann die Gesamtarbeitszeit von 10 Stunden nicht überschritten wird. Bei vollausgefahrener 12- bzw. 14-stündiger Schichtzeit kommt u.U. der Ausnahmetatbestand § 5 Abs. 3 AZO zur Anwendung,[42] sofern nicht ein Verstoß gegen die 12- bzw. 10-stündige Nachtruhezeit des Art. 7 RhSchAbk vorliegt.

Innerhalb der ersten 10 Stunden nach Fahrtbeginn hat der Matrose neben den üblichen Bordarbeiten mehr Fahrdienstarbeiten als der Schiffsjunge zu leisten. Seine Arbeitszeit ist ebenso wie die des Schiffsjungen durch die 1 1/2 Stunden Ruhepausen unterbrochen und sonst im wesentlichen zusammenhängend ohne Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Arbeitszeitrechtlich ist hiergegen nichts einzuwenden, wenn die Schichtzeit nicht über 10 Stunden hinaus verlängert wird, da die im Rahmen des § 7 Abs. 1 AZO festgesetzte Höchstarbeitszeit eingehalten ist.[43]. Dagegen besteht zwischen dem geltenden Lohnrecht und der Praxis ein Widerspruch. Wenn man (wie oben, 1. Teil C II 1) davon ausgeht, daß die tarifvertragliche Festsetzung der 8- -stündigen "reinen Arbeitszeit" lohnrechtlich bedeutet, daß darüber hinaus geleistete "reine Arbeitszeit" als Mehrarbeit zu vergüten ist, muß die 10-Stundenschicht, wenn sie wie in vielen Fällen 8 1/2 Stunden Arbeit ohne Arbeitsbereitschaft enthält, mit 1/2 Mehrarbeitstundenlohn neben dem Grundlohn bezahlt werden und nicht nur mit dem Grundlohn. Bei einer Überschreitung der 8-stündigen Arbeitszeit ohne Arbeitsbereitschaft ist dies schon durch § 15 Abs.1 S.1 AZO geboten.

II. Die verlängerte Schichtzeit des Matrosen

1) Nach Ablauf der ersten 10 Schichtstunden verrichtet der Matrose nur noch Fahrdienstarbeiten. Sofern zur Besatzung kein besonderes Maschinenpersonal gehört, kommt die Wartung des

---

42) Zum Problem, ob die tarifvertragl. Arbeitszeitverlängerung des § 7 Abs.2 AZO zugleich die 10-stündige Höchstgrenze des § 5 Abs.1 AZO heraufsetzt, Siebert, Verlängerung der regelmäßigen Arbeitszeit, AR-Blattei D, Arbeitszeit III, 6. Forts.Bl. mit weit. Lit.hinw.

43) Vgl. oben. 1. Teil B. III. 1.

Antriebsmotors hinzu.[44)]

Dabei muß es sich gem. der RheinSchUO um Maschinen handeln, die vom Ruderstuhl aus direkt gesteuert werden können, so daß der Schiffsführer die Fahrstufe selbst regeln kann und dem Matrosen nur die Wartung verbleibt.

Es ist ein Kontrolldienst, der regelmäßig in zweistündigem Turnus erledigt werden kann und jeweils 1/4 bis 1/2 Stunde dauert.

Überwachung des Luftdruckes für die Umsteuer- und Anlaßanlage des Motors, Abschmierdienste, Überwachung des Kühlsystems, des Ölstandes und der elektrischen Anlage mögen als wichtigste herausgegriffen werden.

Ferner wird der Matrose immer am Ende der Schichtzeit beim Ankersetzen oder Festmachen des Schiffes gebraucht (etwa 1/4 bis 1/2 Stunde) und danach hat er gegebenenfalls noch den Motor klarzumachen (Absperren von Ventilen, Reinigungsarbeiten usw. bis zu 1/2 Stunde).
Zwischen den Arbeiten am Schluß der Fahrzeit und den laufenden Überwachungsarbeiten an der Maschine liegen bei der Fahrt auf freier Strecke verhältnismäßig selten und dann nur kurze, fahrtbedingte Tätigkeiten wie Signalgeben, Mastumlegen etc., so daß hier Arbeitsunterbrechungen von insgesamt etwa 3 Stunden Dauer bei 14-stündiger Fahrt vorkommen. Bei Matrosen, die nicht mit der Maschinenüberwachung betraut sind, ist es entsprechend mehr, bei der Fahrt auf einer Strecke mit Schleusen oder bei Nachtfahrt mit Scheinwerfer entsprechend weniger.

Wird nach Einbruch der Dunkelheit gefahren und reicht das vom Himmel einfallende Licht nicht mehr aus, so muß der Matrose den am Ruderstuhl angebrachten Suchscheinwerfer bedienen. Er hat ihn ständig auf die für den Schiffsführer notwendigen Orientierungspunkte wie Schwimmerstangen, Bojen, Uferlinien usw. zu richten. Es ist eine aufreibende Arbeit, die insbesondere wenn

---

44) Bei den 1950 - 1959 meistgebauten Schiffstypen (G. Koenigs, 610 Schiffe = 74% aller Neubauten mit bis zu 930 t Tragfähigkeit und 500 PS und K. Vortisch, 162 Schiffe = 13,5% der Neubauten mit bis zu 605 t Tragfähigkeit und 300 PS) ist i.d.R. kein Maschinist zur Mindestbemannung vorgeschrieben. Aus BMV, Deutsche Binnenschiffahrt 1959, Heft 2 S.16

Kraftfahrzeuge auf Uferstraßen oder entgegenkommende Schiffe blenden, oder wenn in den Flußbiegungen vereinzelt Nebelschwaden liegen, ein ständiges Angespanntsein erfordert und überaus anstrengend ist.

Über die Zeiten der Arbeitsunterbrechnung kann der Matrose nicht so frei verfügen wie der Schiffsjunge in der Rufbereitschaft. Seine Verantwortung und damit sein Eingespanntsein in den Betrieb ist größer als das des Schiffsjungen. Er hat selbst auf die nautischen Vorgänge zu achten und muß sofort einspringen können, wenn es erforderlich ist. Auf Grund des häufigeren Arbeitseinsatzes, der größeren Verantwortung und strengeren Bindung müssen daher m. E. die Zeiten der Arbeitsunterbrechnungen auf der freien Strecke wie in Abschnitten mit Schleusen als Arbeitsbereitschaft gewertet werden.

2.) Die Arbeitsbereitschaft tritt während der Fahrt regelmäßig auf. Zu prüfen bleibt, ob sie stets in solchem Umfang gegeben ist, daß im Sommer bis zu 14 Stunden und im Winter bis zu 12 Stunden gefahren werden kann.

Die von Matthes als Notbehelf vorgeschlagene Faustregel[45)] verlangt bei einer Arbeitszeit von 12 Stunden 4 Stunden Arbeitsbereitschaft. Von einer 12 1/2-stündigen Arbeitszeit (14 Stunden Schichtzeit weniger 1 1/2 Stunden Ruhepausen) müßten demnach etwas mehr als 4 Stunden Arbeitsbereitschaft sein. Arbeitsbereitschaft in diesem Umfang kommt beim Matrosen jedoch nur äußerst selten vor. Zudem ist die anfallende Arbeitsbereitschaft in der Zeit nach Ablauf der ersten 10 Schichtstunden zusammengedrängt. Ihr Erholungswert ist deshalb geringer als bei einer etwa gleichmäßig auf die gesamte Schichtzeit verteilten Arbeitsbereitschaft und erfordert eher noch einen höheren Anteil der Arbeitsbereitschaft an der Arbeitszeit, als Matthes

---

45) Matthes, Arbeitsbereitschaft, RdA 1960, S.98ff, 134ff, 140

verlangt.[46]

Es kommt hinzu, daß der Matrose häufig nach 16 Uhr noch für 1 bis 2 Stunden zum Steuern des Schiffes herangezogen wird. Zwar beansprucht das Ruderführen wegen der niedrigeren Geschwindigkeit, der geringeren Verkehrsdichte und der kleineren Zahl von zu beachtenden Verkehrszeichen die Kräfte nicht so wie das Steuern eines Kraftwagens, auch steht der Schiffsführer i.d.R. neben dem Matrosen und achtet mit auf die Strecke, doch es kann nicht mehr als bloße Arbeitsbereitschaft i.S.d. AZO gewertet werden.

Ich komme daher zu dem Ergebnis, daß für den Matrosen i.d.R. zwar Arbeitsbereitschaft innerhalb der verlängerten Schichtzeit anfällt, daß sie aber nicht in dem vom Gesetz geforderten erheblichen Umfang vorkommt und somit bei 12- bzw. 14-stündiger Fahrt gegen § 7 Abs.2 AZO verstoßen wird.
Günstiger liegen die Verhältnisse, wo zwei oder mehr Matrosen zur Schiffsmannschaft gehören und diese dann nach den ersten 10 Schichtstunden abwechselnd die notwendigen Fahrdienstarbeiten verrichten können. Eine solche Mindestbemannung ist jedoch nur bei einem geringen Teil der Binnenflotte vorgeschrieben[47] und hiervon scheiden wieder die unterbemannten Schiffe aus.

III. Die Beanspruchung des Schiffsführers

1.) Auf dem Schiffsführer lastet die Verantwortung über Mannschaft, Schiff und Ladung, beim Schleppzugführer in gewissem Umfang auch über den Anhang. Das ihm anvertraute Schiff und

---

46) Hier zeigt sich, daß letztlich mit der Faustregel von Matthes keine Lösung des Problems der Arbeitsbereitschaft gefunden ist, sie könnte sich sogar ungünstig auf den Arbeitszeitschutz auswirken; vgl. Fechner, Probleme

47) Dies sind MS über 1000 t Tragfähigkeit, Schleppkähne über 1000 t und Schlepper mit mehr als 400 PS, §§ 68ff BschUO

Ladegut ist häufig zusammen über eine Million DM wert oder reicht nahe daran heran. Er haftet nach § 7 BSchG mit der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers für entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbeteiligten und der Schiffsbesatzung. Er ist an erster Stelle für die Befolgung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften verantwortlich (§ 2 RheinSchPVO) und hat für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes zu sorgen.

2.) Die Haupttätigkeit des Schiffsführers ist während der Fahrt das Steuern des Fahrzeuges und die Arbeitseinteilung für die Besatzungsmitglieder. Daneben hat er gewisse Verwaltungsarbeiten zu erledigen, wie Anfertigen des täglichen Reiseberichts, Einholen und Verwaltung der Ladungspapiere, Erledigen der Zoll- und Grenzformalitäten, Verwaltung der Schiffskasse, Entlohnung von Lotsen, Hilfsleuten und Schleppern, Auszahlung von Vorschüssen und Löhnen an die Besatzung, bei manchen Firmen sogar selbständige Lohnberechnung, Führen der Schiffs- und Dienstbücher usw. Viele dieser Tätigkeiten werden nach Fahrtende erledigt, soweit sie nicht sofort notwendig sind, damit die Kontrolle über die Fahrt nicht beeinträchtigt wird.
Sonstige Arbeiten außerhalb des Ruderstuhls werden erforderlich, wenn das Schiff nicht ausreichend oder mit unerfahrenen Kräften bemannt ist. Mithelfen an der Schleppwinde beim Fest- und Losmachen des Anhangs oder Mitarbeit beim Anlegen und Losmachen in der Schleuse sind dann keine Seltenheit, abgesehen davon, daß hier seine nervliche Beanspruchung ungemein höher ist als bei einer Mannschaft, auf die er sich ohne weiteres verlassen kann.
Die nautische Arbeit des Schiffsführers (Steuern des Ruders und der Maschinen bei eigener Antriebskraft) ist weniger anstrengend als das Lenken eines Kraftwagens. Doch die geringere Belastung auf Grund der verhältnismäßig niederen Fahrgeschwindigkeit wird z. T. wieder durch die Schwerfälligkeit im Manövrieren ausgeglichen, durchschnittlich müssen 1000 t Gesamtgewicht dirigiert werden.

Insgesamt steigt die Belastung vom Schleppkahnführer über den Motorgüterschiffsführer bis zum Schleppzugkapitän, wobei wieder allgemein Bergfahrten infolge der niederen Geschwindigkeit leichter sind als Talfahrten und Strecken wie der Niederrhein einfacher als z. B. der schnellfließende Ober- oder Mittelrhein.

3.) Beim Schiffsführer besteht kein Unterschied zwischen einfacher und verlängerter Schichtzeit. Für ihn gibt es nur in wenigen Fällen eine Beschränkung der täglichen reinen Arbeitszeit auf 8 Stunden. Auf Grund seiner Verantwortung ist er praktisch den ganzen Fahrtag an den Ruderstuhl gebunden. Es sind keine Arbeitsunterbrechnungen für ihn, wenn er das Ruder 1 bis 2 Stunden dem Matrosen überläßt und ständig dabei bleiben muß, um ihn jederzeit korrigieren zu können.[48] Das Frühstück und Mittagessen nimmt er in seiner Wohnung zu sich, wenn er auf einer ruhigen Strecke das Ruder einem anderen ohne Gefahr für eine halbe Stunde anvertrauen kann, sonst läßt er es sich in den Ruderstuhl bringen. Für ihn fällt in die Schichtzeit nicht regelmäßig und nicht in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft, was selbst die Tarifvertragsparteien zumeist unter dem Hinweis auf die mangelnde Qualifizierung des Deckspersonals zugeben.[49] Auch dadurch, daß der Schiffsführer häufig seine Frau und z.T. sogar seine Kinder an Bord hat und diese ihm jederzeit im Ruderstuhl "Gesellschaft leisten" können, wird sein Dienst am Steuer nicht zur Arbeitsbereitschaft.

Natürlich gibt es Ruderstühle, insbesondere auf großen Schleppern und Motorschiffen, in denen sich der Schiffsführer mit einem Steuermann oder qualifizierten Rudergänger beim Dienst am Steuer in 2-stündigem Wechsel ablöst, doch sind diese selten

---

48) Es gibt allerdings auch Einzelfälle, in denen der Schiffsführer einfach zu wenig Vertrauen in seinen Matrosen hat, obwohl dessen nautische Kenntnisse durchaus zur selbständigen Ruderführung ausreichen würden.

49) Auskunft des Allg. Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt, Ruhrort, v. 5.9.60. Ziel der ÖTV ist es von jeher, zu einer Gleichsetzung von Fahr- und Arbeitszeit zu kommen, vgl. z.B. die Anmerkungen auf der ÖTV-Lohntabelle zum RTVRh v. 1.5.57.

und nicht die Regel.[50]
Von einer Arbeitsbereitschaft des Schiffsführers läßt sich sprechen, wenn er an schwierigen Stellen, z. B. in der Gebirgsstrecke des Mittelrheins einen ortskundigen Lotsen an Bord nimmt und diesem das Ruder überträgt. Hier fehlt es aber meistens dann an dem erheblichen Umfang und dem regelmäßigen Auftreten der Arbeitsbereitschaft.
Zusammenfassend ist daher festzustellen, daß in der Praxis für den Schiffsführer i.d.R. überhaupt keine Arbeitsbereitschaft anfällt oder nur in solchem Umfang, daß eine Arbeitszeitverlängerung nach § 7 Abs. 2 AZO nicht zulässig ist.

D. Die Beanspruchung des übrigen Schiffspersonals

I. Der Maschinist

Gemessen an seiner Entlohnung ist er nach dem Kapitän der zweite Mann auf dem Schiff. Zur Mindestbemannung gehört er auf Schleppern und schleppenden Motorgüterschiffen. Er trägt die Verantwortung für die Antriebsmaschinen. Sein Arbeitsplatz spiegelt auf dem Schiff am deutlichsten die rasche Entwicklung der Technik wieder. Mit fortschreitender Automation hat sich seine Arbeit mehr und mehr von körperlicher Tätigkeit hin zur überwachenden entwickelt.

1.) In einem der modernsten Maschinenräumen,auf einem Schubboot, sitzt der Maschinist einigermaßen abgeschirmt gegen Motorenlärm, Hitze und Ölgeruch in einer Glaskabine vor dem Schaltpult mit Kontrollinstrumenten. Ein Aufleuchten der Signal-

---

50) Von 6 Fahrzeugen, auf denen ich jeweils mehrere Tage mitfuhr, hatten nur zwei eine regelmäßige Ablösung im Rudergehen. Beides waren Ausnahmefälle. Auf dem einen Schiff fuhr ein zweiter Kapitän mit, der binnen kurzem ein 2. Schiff derselben Bauart übernehmen sollte. Auf dem anderen sollte der Kapitän in wenigen Wochen pensioniert werden und der Rudergänger dann das Schiff allein führen.

lampen geschieht verhältnismäßig selten, dtl. zwei- bis dreimal am Tag [51], außerdem sind die wichtigsten Kontrollampen ebenfalls im Ruderstuhl angebracht; der vielleicht gerade anders beschäftigte Maschinist kann also vom Kapitän noch besonders gerufen werden.
Neben diesen dann zeitlich meistens kurzen Arbeitseinsätzen erledigt der Maschinist während des Fahrtages noch regelmäßig Reinigungs- und Ausbesserungsarbeiten im Maschinenraum. Sie nehmen bei der betreffenden Anlage im Normalfall nur 30% bis 50% des Arbeitstages in Anspruch und sind zum größten Teil hinsichtlich ihrer Lage nicht zeitgebunden. Die übrige Zeit kann der Maschinist für eigene Dinge verwenden, soweit dies seine Überwachungsaufgabe gestattet.[52]
Einen solchen Arbeitstag kann man m. E. ohne weiteres als Arbeitszeit werten, in die regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Die hohe Vergütung ist aus dem Bereithalten der notwendigen, großen Fachkenntnisse zu erklären, die im Ernstfall erforderlich sind.

2.) Von den noch seltenen Fällen abgesehen hat der Maschinist keinen gesonderten Schalt- und Kontrollraum. Er muß sich, wenn die Motoren vom Ruderstuhl aus nicht direkt gesteuert werden können, ständig in dem meistens äußerst lauten Maschinenraum aufhalten. Je nach den Erfordernissen der Fahrt oft nur mit sehr kurzen Unterbrechnungen, die längstens überschreiten so gut wie nie 20 bis 30 Minuten, gibt der Kapitän über den Telegrafen oder das Sprachrohr Kommando, wie viel und in welcher Richtung Kraft gebraucht wird. Der Maschinist hat dann ohne Verzögerung den Weisungen entsprechend die Motoren zu steuern. Neben der Steuerung der Motoren sind die Temperatur- und Druck-

---

51) Eigene Beobachtungen
52) Ich lernte einen Maschinisten kennen, der sich in diesen Zeiten - meist im Schaltraum sitzend - schon beachtliche Kenntnisse in der Geometrie und höheren Mathematik durch Selbststudium angeeignet hatte.

messer und die Kontrollgeräte für die elektrische Anlage zu überwachen, die nicht immer an einer Stelle konzentriert angebrachtsind.

So mußte z. B. auf einem 1954 gebauten Schlepper mit 2 8-Zylindermotoren an jedem Zylinder einzeln die Temperatur des Öls und des Kühlwassers etwa stündlich kontrolliert werden.

Außerdem fallen sonstige Reinigungs- und Wartungsarbeiten an, wie z. B. Überwachen von undichten Stellen der Maschine, je nach Belastung des Motors alle 2 bis 4 Stunden, Abschmieren, mindestens einmal täglich, Reinigung des Motorengehäuses,in grösseren Zeitabständen Reinigen der Öl- und Kühlwasserfilter, alle 3 bis 4000 Fahrstunden Ölwechsel.

Bei einer solchen Anlage gibt es während der Fahrt im Maschinenraum keine Arbeitsbereitschaft. Die Arbeitsunterbrechnungen zwischen den Kontrolldiensten und den Telegrafensignalen können insbesondere unter Berücksichtigung des hohen Lärmpegels nicht als Arbeitsbereitschaft gewertet werden. Die beiden auf dem betr. Schleppboot beschäftigten Maschinisten meisterten den 14-stündigen Fahrtag dadurch, daß sie sich durchschnittlich alle zwei Stunden mit dem Dienst im Maschinenraum ablösten und so die übrige Zeit an Deck oder in ihren Wohnungen verbringen konnten. Arbeitsschutzrechtlich ist gegen diesen Arbeitstag nichts einzuwenden. Beide Maschinisten waren tatsächlich nur 7 Stunden am Tag mit reiner Arbeitszeit belastet, die übrige Zeit hatten sie für sich zur Verfügung.[53)]
Interessant ist dabei, daß beide nach der tatsächlichen, vollen Fahrzeit des Schiffes entlohnt werden, also wie bei der Decksmannschaft zum Tagelohn bzw. Monatsgrundgehalt die gefahrenen 11., 12., 13. und 14. Stunden einzeln abgerechnet und mit einem Stundenlohn vergütet werden.[54)]

---

53) Sobald jedoch ein Maschinist ausfällt und kein Ersatz gestellt werden kann, liegen erhebliche Verstöße gegen die AZO vor.

54) Insoweit besteht eine Parallele zu RAG 5, 130ff = ARS 8, 337 ff über die Bezahlung von Freiwachen des Maschinenpersonals auf einer Hochseefähre.

3.) Bei einem 1957 gebauten Motorgüterschiff mit Schleppeinrichtung sah die Arbeitszeit des Maschinisten wieder etwas anders aus. Die Maschinen wurden vom Ruderstuhl aus direkt gesteuert, so daß hier seine ständige Anwesenheit im Maschinenraum nicht erforderlich war. An Überwachungs- und Wartungsfunktionen hatte er etwa dieselben wahrzunehmen wie auf dem oben geschilderten Schleppboot, wobei ihr Umfang und das tatsächliche Eingreifenmüssen jedoch geringer waren. So konnte man ihn morgens durchaus in seiner Küche beim Kartoffelschälen oder Bohnenbrechen antreffen oder nachmittags vor seiner Schiffswohnung sitzend, mit seiner Frau plaudernd und die Sonne genießend.
Der Zeitraum seines bloßen Bereitseins zur Arbeit lag wonl in der Nähe von 50% des gesamten Fahrtages. Auch verteilten sich bei ihm die von reiner Arbeit freien Stunden etwa gleichmäßig auf die ganze Schichtzeit mit Ausnahme von Beginn und Ende der Fahrt. Er konnte sich in ihnen erholen und sie in bestimmtem Umfang persönlichen Zwecken widmen. Abgesehen von Ausnahmen, in denen größere Reparaturen notwendig werden, hat er einen Arbeitstag, der den Anforderungen des § 7 Abs.2 AZO gerecht wird.

Ähnlich wie beim Matrosen (vgl. oben C.I.) zeigt sich beim Maschinisten die Problematik der Vor- und Abschlußarbeiten. Vor Fahrtbeginn sind die Maschinen startklar zu machen, nach Fahrtschluß die Ventile abzusperren, Reinigungsarbeiten durchzuführen etc. Je nach Art und Alter des Motors benötigen die Arbeiten morgens und abends jeweils 1/4 Stunde Zeit. Sind zwei Maschinisten an Bord, die sich regelmäßig ablösen, bestehen keine arbeitszeitrechtlichen Bedenken gegen diese Vor- und Abschlußarbeiten. Hat ein Maschinist die gesamte Arbeit allein zu leisten, gelten die beim Matrosen gemachten Ausführungen entsprechend. 54a)

II. Heizer und Menagemann

1.) Der Beruf des Heizers stirbt in der Binnenschiffahrt aus. Es gibt auf dem Rhein nur noch wenige Dampfboote und ihre Zahl verringert sich ständig. Aufgabe des Heizers ist es, für den erforderlichen Dampfdruck zu sorgen, d.h. er muß vor Fahrtbeginn das Feuer ziehen (aufstochen), es während der Fahrt

54a) Maschinenanlagen, die nicht vom Ruderstuhl aus direkt zu steuern waren, habe ich nur bei großen Schleppern angetroffen. Für diese Schiffe waren von der SchUK immer 2 Maschinisten vorgeschrieben. Die kleineren Schlepper und

richtig beschicken und bei Fahrtende für die Ruhezeit abdecken (abstochen).

Einer der alten Kolosse, die erst vor einigen Jahren aus dem Verkehr gezogen wurden, brauchte durchschnittlich 20 Ztr. Kohle in der Stunde, für eine Fahrt von Ruhrort nach Mannheim 1800 Ztr.

Heute sind sie fast durchweg auf Ölfeuerung umgestellt, wobei für einen 1200 PS-Raddampfer immer noch 9 Mann Besatzung vorgeschrieben sind, (bei einem Motorschlepper gleicher Stärke sind es 6). Die körperliche Arbeit hat daher heute im Tätigkeitsbereich des Heizers gegenüber früher stark abgenommen. Neben den Reinigungs- und Ausbesserungsarbeiten an der Feuerstelle nimmt er vorwiegend überwachende Funktionen i.d.R. mit einem Kollegen im Ablösersystem zusammen wahr, so daß hier nur selten Verstöße gegen den Arbeitszeitschutz vorkommen.

2.) Auf Schiffen ab einer bestimmten Größe, insbesondere auf Schleppbooten gehört zur Schiffsbesatzung ein Menagemann (Schiffskoch). Er sorgt für die Verpflegung der Mannschaft. Mit dem Frühstück hat er am wenigsten Arbeit, hier sorgt i.d.R. jeder für sich selbst und die Küche stellt nur heißes Wasser und das Geschirr zur Verfügung (Arbeiten von etwa einer Stunde). Dann sind je nach der Art des Essens[55] 2 bis 3 Stunden zum Zubereiten der Mittagsmahlzeit erforderlich. Zur Essensausgabe, - die gesamte Mannschaft kann während der Fahrt nicht zugleich Mittagspause machen -, zum Geschirrspülen und Reinigen der Küche benötigt er nochmals etwa 2 Stunden. 1 bis 2 Stunden zur Vorbereitung des Abendessens und etwa noch 1 Stunde zum Reinigen des Geschirrs und der Küche beenden seinen Arbeitstag. In den Zwischenzeiten ist der Menagemann sein freier Herr, es sei denn, er muß Nahrungsmittel beim Proviantboot einkaufen, was allenfalls ein- bis zweimal in der Woche geschieht und dann nicht länger als eine halbe Stunde dauert. Den größten Teil

---

Motorgüterschiffe, die ich kennen lernte, hatten stets vom Ruderstuhl aus steuerbare Motoren. Allerdings schreibt § 70 Abs.4 BSchUO für diese Schiffe, gerade wenn sie keine ferngesteuerten Motoren besitzen, auch nur einen Maschinisten vor, so daß hierdurch mittelbar hervorgerufene Verstöße gegen die AZO durchaus denkbar s.

55) Mir selbst sind vorzügliche Schiffsköche begegnet, die keine Mühen scheuten.

seines Bedarfs kauft er an Land, solange das Schiff im Hafen liegt.
Fehlt in der Decksmannschaft ein Mann, dann wird er i.d.R. noch zur Arbeit an der Schleppwinde herangezogen, wo jede Kraft erforderlich ist. Ein Vorgang, der mehrmals in der Woche geschehen kann (durchschnittlich 1/2 Stunde).
Insgesamt kann man seinen Fahrtag als Arbeitszeit mit regelmäßiger Arbeitsbereitschaft von erheblichem Umfang charakterisieren.
Bezahlt wird er wie die übrigen Besatzungsmitglieder, er bekommt also auch die gefahrene 11., 12., 13. und 14.Stunde gesondert vergütet, obwohl er hier keine eigentliche Arbeit mehr leistet.

3. Teil

Die Arbeitszeit beim Aufenthalt des Schiffes im Hafen oder am Liegeplatz

A. Der Arbeitstag ohne Fahrt

I. Das geltende Arbeitszeitrecht

1) Nach § 2 II.Ziff.1 MTVRh beträgt die regelmäßige tägliche Arbeitszeit an Werktagen bei Arbeiten am Schiff sowie beim Laden und Löschen zusammen 7 1/2 Stunden und sie liegt zwischen 6 Uhr und 17 Uhr.

§ 16 RTVRh erklärt mittelbar, was Arbeiten beim Laden und Löschen sind. Danach darf die Besatzung mit Arbeiten in der Ladung nicht beschäftigt werden, dies ist Aufgabe der Schauerleute, ausgenommen sind: die Kontrolle der Güter beim Be- und Entladen und das Arbeiten in der Ladung zum Klarmachen für die Fahrt (z.B. Kohle unter die Luke bringen, Ställe bauen). Demgegenüber sind dann unter "Arbeiten am Schiff" die üblichen Bordarbeiten (Instandhaltung) und Fahrdienstarbeiten wie z.B. das Vernolen unter einer Kipperanlage zu verstehen.

Im Gegensatz zu den tarifvertraglichen Schichtzeitbestimmungen für die Fahrt schreibt § 2 II.Ziff.1 RTVRh für die Arbeits-

zeit im Hafen Pausen von insgesamt 1 1/2 Stunden Dauer vor und gibt zugleich der Betriebsleitung oder ihrer Stellvertretung (i.d.R. also dem Schiffsführer) die Befugnis, die Zeiteinteilung und die Lage der Pausen zu regeln.

Im Vergleich zu dem TVRh vom 1.10.20 und dem KVRh vom 1.4.22 ist nur die Dauer der Arbeitszeit in der heutigen Regelung um 1/2 Stunde kürzer[1], dagegen betrugen damals, auch noch in der TORh vom 8.5.41, die vorgeschriebenen Pausen 3 Stunden (je eine halbe Stunde Frühstücks- und Vesperpause und dazu zwei Stunden Mittagspause).

2) § 2 II.Ziff.2 RTVRh ermöglicht eine Verlängerung der täglichen Arbeitszeit durch die Betriebsleitung oder ihre Stellvertretung bis auf 10 Stunden, "wenn die betrieblichen Verhältnisse es erfordern." Gegen diese auf 10 Stunden begrenzte Verlängerungsmöglichkeit ist arbeitsschutzrechtlich nichts einzuwenden, sie hält sich im Rahmen des § 7 Abs.1 AZO. Es ist keine unzulässige Subdelegation[2] von Befugnissen auf den Arbeitgeber, die den Tarifpartnern gemeinsam zustehen, denn die Tarifvertragsparteien haben die grundsätzliche Entscheidung getroffen und sie nicht den Betriebsleitungen vorbehalten.
Eine Arbeitszeitverlängerung über 10 Stunden hinaus richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, § 2 II.Ziff.2 S.3 RTVRh. Hier kommen insbesondere die §§ 8 und 14 AZO in Betracht, wonach grundsätzlich die Gewerbeaufsicht Arbeitszeitverlängerungen zustimmen muß, es sei denn, es handelt sich um Fälle des § 14 AZO.

Beim noch nicht 18 Jahre alten Jugendlichen ist zu beachten, daß nach § 35 Abs.1 i.V.m. § 10 Abs.1 JASchG die tägliche Höchstarbeitszeit 8 Stunden beträgt. Nur in Notfällen, die dem Gewerbeaufsichtsamt anzuzeigen sind, darf der Jugendliche unter bestimmten Voraussetzungen nach § 20 JASchG zu Arbeiten außerhalb des gesteckten Arbeitszeitrahmens herangezogen werden. Ähnlich wie bei der Fahrt werden die Jugendlichen beim Laden und Löschen nach Ablauf ihrer 8-stündigen Arbeitszeit in Rufbereitschaft für notwendige Dienstleistungen gehalten, wobei das Nachtarbeitsverbot des § 16 Ziff.1 JASchG für die

---

1) § 4 Ziff.1 u.2 TVRh 1920 u. KVTh 1922; lediglich in der

Zeit zwischen 20 und 6 Uhr Grenzen setzt.[3]

Aus dem Lohnrecht ist hervorzuheben, daß die Arbeitszeit über 7 1/2 Stunden als Mehrarbeit mit einem Zuschlag von 25% vergütet wird, § 2 II.Ziff.2 S.2 RTVRh. Außerdem werden bestimmte Mehrleistungen des Personals besonders entlohnt, so z.B. nach § 10 Ziff.2 RTVRh das Reinigen der Innenräume einer Dieselmaschine sowie der Ölwechsel mit 6.--DM, nach § 16 Ziff.2ff RTVRh die Mitarbeit der Besatzung in der Ladung, wenn Hafenarbeiter nachweislich nicht gestellt werden können, mit einem Zuschlag von 0,75 DM je Stunde.

3) Art.9 RhSchAbk bestimmt, daß die Arbeitszeit auf dem Schiff im Hafen oder an Lade- und Löschstellen sich grundsätzlich nach der örtlichen Regelung richtet. Sie darf täglich 8 bzw. wöchentlich 48 Stunden nicht überschreiten, es sei denn, die örtliche Regelung sieht längere Arbeitszeiten vor. Die Bestimmungen des RTVRh enthalten demgegenüber günstigere Arbeitsbedingungen i.S.d. Art.5 RhSchAbk. Die tarifvertraglich vereinbarte Arbeitszeit ist unabhängig von den örtlichen Regelungen in ihrer zeitlichen Lage festgesetzt und kann im Regelfall nur bis zur Höchstgrenze von 10 Stunden täglich ausgedehnt werden. Sie geht daher der Regelung des RhSchAbk vor.

II. Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse

1) Je höher die Umlaufsgeschwindigkeit eines Schiffes ist, d.h. je mehr Tonnenkilometer ein Schiff in einem bestimmten Zeitraum leistet, desto größer ist seine Wirtschaftlichkeit.

TORh v.8.5.41 war in § 2 III.Abs.1 die Lage der Arbeitszeit im Unterschied zu heute für die Zeit zwischen 8 und 20 Uhr vorgeschrieben.

2) vgl.Matthes, Arbeitsbereitschaft, RdA 1960, S.98ff, 134ff, 141 1.Sp.

3) Empfehlung des Allg.Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt im Einvernehmen mit der ÖTV an die Geschäftsführungen der Betriebe, Schreiben vom 22.9.60, Ziff.II a) und c).

Der wirksamste Faktor zur Erhöhung der Umlaufsgeschwindigkeit ist nicht die Steigerung der Fahrtgeschwindigkeit, ihr sind physikalische und auf den Kanälen z.T. auch rechtliche Grenzen gesetzt. Wesentlich einflußreicher auf die Umlaufsgeschwindigkeit ist die Verkürzung der Liegezeiten jeglicher Art. In der Praxis steht hier an erster Stelle die Verkürzung der Lade- und Löschzeiten durch die Modernisierung der Umschlagsanlagen und die Einführung des Mehrschichtsystems für Hafenarbeiter. Ein weiterer Ansatzpunkt zeigt sich insbesondere in der Einführung der "durchlaufenden Arbeitsweise"[4] in der Tankschiffahrt. Diese Schiffe, die Tag und Nacht unterwegs sind, beanspruchen auch, zu jeder Tages- und Nachtzeit beladen oder gelöscht zu werden.[4a]

2) Ein Blick auf die Leistungsfähigkeit moderner Umschlagsanlagen mag das Bild vervollständigen. Zwei Laufbrücken in Rotterdam schafften in normalem Arbeitsgang in 4 Stunden rund 6000 t Erz aus einem Seefrachter in die vier 1543 t-Leichter einer Schubeinheit. Im Hafen Schwelgern bei Ruhrort benötigte man dagegen 4 Tage, um dieselbe Menge an Land auf Halden zu schaffen, weil die moderne Krananlage ausgefallen war und mit der älteren gearbeitet werden mußte.[5]
Von Sackzement konnten im Mannheimer Hafen im 8-stündigen Arbeitstag durchschnittlich 250 t umgeschlagen werden. Wurden die Säcke auf Palette (Tragbrett mit 1 1/2 t Sackzement) geliefert, war die Umschlagsmenge höher. Von Silozement konnten in derselben Zeit 450 t durch einen sogar schon als veraltet geltenden Elevator an Land geschafft werden.
Ein normaler Kran im Mannheimer Hafen bewegte in der Stunde 50 bis 60 t Feinkohle, bei Briketts waren es bis zu 40 t, bei Koks je nach Stärke 30 bis 40 t. Von Dieselöl wurden durchschnittlich 140 t pro Stunde vom Schiff an Land gepumpt,

---

4) eingebürgerter Begriff, obwohl dafür "durchlaufende Produktionsweise mit unterbrochener Arbeitsweise" der genauere und richtige Ausdruck wäre, vgl. Neuloh-Braun-Werner, Die durchlaufende Arbeitsweise, S.V

4a) Zu den Arbeitszeitverhältnissen auf Schiffen, die im Mehrschichtsystem betrieben werden, s. unten, 5.Teil A. III.

5) Eigene Wahrnehmungen vom August 1960

bei Flugbenzin waren es 110 bis 120 t, bei Heizöl 140 bis 150 t. Umgekehrt geht der Ölumschlag von Land an Bord häufig schneller.[6]

3) Die technische Entwicklung der Umschlagseinrichtungen hat sich rechtlich im BSchG und den darauf fußenden Vereinbarungen über die Lade- und Löschzeiten niedergeschlagen. Das BSchG vom 15.6.1895 kannte in § 29 noch eine Ladezeit und eine entsprechende Löschzeit von 17 Tagen für 1000 t Frachtgut. Diese Dauer entsprach schon beim Inkrafttreten des BSchG am 1.1.96 nicht mehr der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der damaligen Umschlagseinrichtungen. Daher wurden sehr bald viele Frachtgeschäfte mit halber Lade- und Löschzeit z.T. sogar mit einem Viertel der gesetzlichen Zeiten abgeschlossen.[7] Kraft einer Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Wasserstraßendirektion Koblenz) vom 26.5.44[8] beträgt heute die Ladezeit bei Gesamtladungen von Massengut bis zu 1000 t 5 Tage. Selbst diese Zeiten sind noch bei einer großen Anzahl von Gütern wie z.B. amerikanischer Kohle, z.T. ebenfalls bei deutscher Kohle vertraglich um die Hälfte gekürzt. In der Schubschiffahrt gilt generell die halbe Lade- und Löschzeit.
Die wichtigsten Binnenhäfen, insbesondere die Rhein-Ruhr-Häfen arbeiten in zwei Schichten von 6 bis 22 Uhr,[9] die Seehäfen werden sogar durchgehend betrieben. Häufig wird daher das Schiff fortlaufend in mehreren Arbeitsschichten beladen, wodurch für die Besatzung z.T. erhebliche Mehrarbeit anfällt.[10]

---

6) Ein Tankschiffsführer berichtete mir, daß er in Rotterdam schon 1000 t Öl in einer Stunde geladen habe. Ich selbst erlebte in Gelsenberg das Laden von 650 t schweren Heizöls in 3 Stunden.
7) Juncker, Laden , Löschen, Liegen in der deutschen Rheinschiffahrt, Diss.Mainz 1952, S.69
8) Mitteilungsblätter der deutschen Binnenwasserstraßen Nr.24 v.16.6.44, abgedr. im Weska 1961, S.78
9) Juncker, a.a.O. S.94
10) Vgl.Vortisch-Zschuke, BSchG Kom.,2.Aufl.§ 42 Anm.1d; ferner Achilles(Schiffer aus Lünen a.d.Lippe), Arbeitszeit und Krankheit in der Binnenschiffahrt, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1954, S.364: "Auch früher wurde wie heute 14 Stunden gefahren, sogar auch mal mehr. Aber diese Leute hatten im Hafen Ruhe. Löschen und Laden dauerte 8 bis 10 und auch 14 Tage.

4) Der Bereich der Tätigkeiten der Schiffsbesatzung reicht vom Melden der Lade- oder Löschbereitschaft, über das Anlegen am Kai oder am Seeschiff, dem oft notwendig werdenden Verholen und dem Überwachen des Lade- oder Löschvorganges bis zum Ausfüllen der Ladepapiere und Klarmachen zur Fahrt.

Wird das Schiff vorübergehend stillgelegt, weil Frachtaufträge fehlen, so bleibt die Besatzung an Bord und wird mit Ausbesserungs- und sonstigen Bordarbeiten beschäftigt oder sie erhält ihren Urlaub und die für Sonntagsfahrt angesammelten freien Tage (vgl.unten 4.Teil B.).
Die Schiffsmannschaft muß beim Laden und Löschen vollzählig anwesend sein; wenn sie auch mit den Lade- und Löscharbeiten unmittelbar nichts zu tun hat und dafür die sogen. Stauer da sind, so muß sie doch beim Verholen des Schiffes mitwirken, die Laderäume an- und abschlagen, den Kranführer einweisen usw. Der Menagemann oder ein anderes mit dem Küchendienst beauftragtes Besatzungsmitglied ist während des Ladens oder Löschens einige Zeit mit dem Einkaufen des Proviants für die nächste Reise beschäftigt.
Hin und wieder genügt es, insbesondere beim Löschen von Massengütern, daß nur ein Teil der Besatzung unmittelbar dabei ist, manchmal reicht schon ein Mann zum Einweisen des Kranes und als Wache aus. Da die übrigen Besatzungsmitglieder neben dem Lade- oder Löschvorgang in den seltensten Fällen Bordarbeiten verrichten können, fallen dann bei ihnen z.T. arbeitsfreie Zeiten an,[11] die vom Unternehmen als volle Arbeitszeit bezahlt werden.

Meistens war um 4 bis 5 Uhr nachmittags Schluß... Heute stehen die Schifferlokale leer... Beste Organisation sorgt dafür, daß ein Fahrzeug keine Stunde unbeschäftigt liegt. Das Tempo hat sich gegenüber früher verdoppelt wenn nicht verdreifacht. "Bleiben Sie an Bord, das Boot kommt gleich." Wie oft muß man in Rotterdam, Emden, Antwerpen ohne Pause löschen und gleich wieder laden. Das bedeutet, daß die Besatzung 3 Tage und 2 Nächte hintereinander arbeiten muß."

11) Eigene Wahrnehmungen; ebenso Bericht des AM Hessen an BAM v. 1.9.60, Aktz. 53a 12.093.1/18.156.1

Wird z.B. ein Tanker während der Nachtzeit geladen, so schläft i.d.R. die Mehrzahl der Besatzungsmitglieder. Das Ladungsgut fließt beinahe lautlos in die Tankräume. Es genügt, wenn ein oder zwei Mann die Abladetiefe und die Zuflußventile überwachen.

Zusammenfassend zeigt sich wieder, daß vereinzelt Zeiträume, die man arbeitsschutzrechtlich als Arbeitsbereitschaft oder sogar als Rufbereitschaft einordnen kann (vgl.nächster Abschnitt), lohnrechtlich mit Vollarbeitszeit gleichgesetzt werden.

Um zu einer zweckmäßigeren Arbeitsverteilung zu kommen, versucht man daher insbesondere in den Rhein-Ruhrhäfen, Lade- und Löschmannschaften zu bilden, die während des Güterumschlags das gesamte Schiff übernehmen können, so daß es möglich wird, der Schiffsbesatzung selbst freie Zeit zu gewähren. Das Ganze steckt noch im Versuchsstadium und stößt auf vielfältige Schwierigkeiten.

III. Beispiele aus der Praxis

1) In den Monaten Februar bis Dezember 1959 war ein schleppendes Motorgüterschiff (1146 t) insgesamt 77 Arbeitstage im Hafen oder an einer sonstigen Liegestelle beschäftigt[12]. Davon wurde an 38 Tagen über 10 Stunden gearbeitet, an 22 Tagen zwischen 7 1/2 und 10 Stunden und an 17 Tagen bis zu 7 1/2 Stunden.

An ungefähr der Hälfte der Arbeitstage leistete also die Schiffsbesatzung mehr als 10 Stunden, wobei die Spitze an einem Tag bei 18 1/2 Stunden lag; an 5 Tagen kam es zu Arbeitszeiten zwischen 16 und 17 1/2 Stunden und an 16 Tagen dauerte die Arbeitszeit 11 1/2 bis 14 1/2 Stunden.

Einer der Arbeitstage im Hafen von mehr als 10-stündiger Dauer soll herausgegriffen und genauer unter dem Gesichtspunkt des Arbeitszeitschutzes betrachtet werden.
Am 2.3.59 wurden von 7 bis 16 Uhr an Deck Bordarbeiten verrichtet, unterbrochen durch insgesamt 1 1/2 Stunden Ruhepausen.[12a]

---

12) Aus dem Tagebuch des Schiffsführers entnommen.

12a) Die Deckarbeiten von 7 - 16 Uhr waren nicht unbedingt erforderlich, doch der Schiffsführer ist in diesen Fällen mit seiner Arbeitseinteilung in einem Dilemma. Er kann der Mannschaft nicht zum Landgang freigeben, da ungewiß ist, ob mit dem Löschen schon in wenigen Stunden oder erst am

Das Schiff lag löschklar im Hafen XY . Um 16 Uhr wurde dann der Kran frei, so daß bis 24 Uhr ca. 449 t Kohle gelöscht werden konnten. Von 0 bis 2 Uhr wurde verholt und die Laderäume zugelegt.
Arbeitszeit i.S.d. AZO sind die 7 1/2 Stunden Bordarbeit (7 bis 16 Uhr weniger 1 1/2 Stunden Pause) und der mit Verholen und Zudecken der Laderäume ausgefüllte Zeitraum von 0 bis 2 Uhr, wobei die beiden letzten Stunden nicht in der durch § 2 II. Ziff.1 RTVRh vorgeschriebenen Zeit von 6 bis 17 Uhr liegen. Problematischer ist die Frage, wie der Zeitraum von 16 bis 24 Uhr, in dem 449 t Kohle gelöscht wurden, arbeitszeitrechtlich einzuordnen ist. Die lohnrechtliche Bewertung als volle Arbeit bzw. als Mehr- und Nachtarbeit präjudiziert die arbeitsschutzrechtliche Frage nicht, sie kann allenfalls ein Indiz bei der Entscheidung sein.
Ein Mann der Besatzung mußte während des Löschvorgangs ständig an Deck sein, um den Kranführer einzuweisen und die Abladetiefe zu überprüfen.[12b] Es ist eine Arbeit, die ständigen Einsatz und Aufmerksamkeit erfordert. Sie ist als reine Arbeitszeit zu werten. Die einzelnen Besatzungsmitglieder lösten sich dabei alle 2 Stunden ab. Die anderen konnten in ihre Wohnung unter Deck gehen, mußten aber einsatzbereit bleiben, denn ab und zu mußte verholt werden, wozu die Mithilfe aller Besatzungsmitglieder erforderlich war. Die Umstände, in die dieses Bereitsein zum Arbeitseinsatz eingebettet war, lassen es nicht zu, die Zeiten nur als Rufbereitschaft zu werten. Die Geräusche des Krangreifers, wenn er die Kohle faßt, die dabei auftretenden Erschütterungen, das ständige "Damit-Rechnen-Müssen", daß man benötigt wird, und der zweimalige Arbeitseinsatz beim Verholen des Schiffes von je 20 Minuten Dauer gebieten, die Stunden, die während des Löschens unter Deck verbracht werden konnten, als Arbeitsbereitschaft und damit als Arbeitszeit i.S.d. AZO zu werten. Damit kommt man bei diesem Tag zu einer Gesamtarbeitszeit von 17 1/2 Stunden, also zu einer erheblichen Überschreitung der 10-Stundengrenze.

---

nächsten Tag begonnen wird. Um die Wartezeiten auszufüllen, die sonst nicht bezahlt würden, ordnet er daher die Arbeit an.

12b) Der Schiffskörper besitzt je nach Bauart, 4 - 12 Laderäume (Kammern). Diese müssen, um eine Überbelastung des Schiffes durch Auftriebskräfte zu vermeiden jeweils in einer bestimmten Reihenfolge gefüllt bzw. geleert werden. Wieviel dem einzelnen Laderaum nun jeweils noch zugeladen oder entnommen werden kann, muß der Schiffer stets nachprüfen und dem Kranführer durch Winkzeichen anzeigen.

2) Ein älteres Motorgüterschiff (Baujahr 1938 mit rund 1000 t Tragfähigkeit) war im Januar 1960 an 13 Tagen im Hafen oder an sonstigen Liegestellen beschäftigt. An 5 von diesen 13 Tagen arbeitete die Schiffsbesatzung länger als 10 Stunden[13], wobei der 7.1.60 mit 22 1/2 Arbeitsstunden besonders auffällt. Ursache für die überlange Arbeitszeit an diesem Tag waren notwendige Reparaturarbeiten (Abdichten) am Schiff, die sich schon vom Vortage her die Nacht hindurch bis in die frühen Morgenstunden hinzogen. Gleich anschließend mußte bis 24 Uhr geladen werden. Aber auch dann wurde noch keine Ruhezeit eingelegt, sondern bis 18 Uhr des nächsten Tages weitergeladen. Nun erst gab es bis zum Fahrtbeginn am nächsten Morgen um 6 Uhr eine ordentliche Nachtruhe.

Die Schiffsbesatzung könnte eine solche Häufung[13a] von überlangen Arbeitstagen physisch nicht durchstehen, wenn darin keine Zeiten geringer Arbeitsintensität eingeschlossen wären, wie im Fall des schleppenden Motorgüterschiffes gezeigt wurde. Da diese Zeiten auch hier wieder als Arbeitsbereitschaft i.S.d. AZO gewertet werden müssen und keine Rufbereitschaft sind, wird die Frage aufgeworfen, ob die über 10 Stunden hinausgehende Arbeitszeit zulässig ist.

Bei dem im ersten Beispiel geschilderten Arbeitstag von 17 1/2 Stunden kann nicht von einem Notfall oder außergewöhnlichen Fall des § 14 Abs.1 AZO gesprochen werden. Zweifel bestehen bereits daran, ob das späte Löschen der Kohle wirklich unvorhersehbar war. Es wurde auch nicht zur Beseitigung eines Notstandes oder zur Abwendung einer dringenden Gefahr vorgenommen. Und selbst die noch weitere Bestimmung des § 14 Abs.2 AZO ist hier nicht anwendbar. Zwar wurde nur eine verhältnismäßig geringe Zahl von Arbeitnehmern beschäftigt, doch das Unterbrechen und Hinausschieben des Löschens hätte nicht zu einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Schaden geführt. Es wurde also an diesem Tag, abgesehen von der später in anderem Zusammenhang zu behandelnden Nachtruheverkürzung, 7 1/2 Stunden gesetzlich nicht erlaubte Mehrarbeit geleistet.

---

13) Von den übrigen Tagen waren es: 3 Tage mit 7 1/2 Arbeitsstunden und 5 Tage mit 7 1/2 bis 10 Stunden; entnommen aus dem Tagebuch des Schiffsführers.

13a) Der genannte Fall stellt schon die äußerste Höchstgrenze dar.

Im zweiten Fall war die plötzlich,unvermutet notwendig werdende Reparatur tatsächlich ein Notstand i.S.d. § 14 Abs.1 AZO, der nicht anders beseitigt werden konnte.[14] Die Zulässigkeit der gleich im Anschluß an die Reparatur durchgeführten Arbeiten beim Laden mag an dieser Stelle dahingestellt bleiben.[14a]

3) Eine 1959 gebaute Schubeinheit mit einer Tragfähigkeit von rund 6000 t (4 Leichter zu 1543 t) war in den Wintermonaten November 1959 bis Februar 1960 insgesamt 21 Tage im Hafen beschäftigt. An 10 Tagen wurde die normale 7 1/2-stündige Arbeitszeit eingehalten, an 3 Tagen waren es zwischen 7 1/2 und 10 Stunden und an den übrigen 8 Tagen waren es zwischen 11 1/2 und 22 1/2 Stunden.

Vom 13.1.60 12 Uhr bis 15.1.60 13 Uhr wurde durchgehend Eisenerz gelöscht. Die Besatzung mußte auch hier zur Aufsicht und dem ab und zu erforderlichen Verholen ständig auf dem Schubboot oder zumindest in seiner Nähe sein. In diesen Bereitschaftszeiten war jedoch die Besatzung weniger beeinträchtigt als im ersten Beispiel. Verholarbeiten wurden ein-, höchstens zweimal am Tag notwendig. In den Schiffswohnungen auf dem Schubboot war von den Geräuschen und den Erschütterungen, die der Krangreifer auf den Leichtern[15] verursachte, nichts zu merken. Hin und wieder konnte man nach der 7 1/2-stündigen Arbeitszeit, die mit Bordarbeiten ausgefüllt war, einen Teil der Besatzung in der dem Kai nahegelegenen Gastwirtschaft beim Fernsehen antreffen, während nur ein oder zwei Mann draußen bei den Leichtern blieben.
Diese langen Lade- und Löschzeiten, die der gesamten Schiffsbesatzung als Mehr- bzw. Nachtarbeit vergütet wurden und die arbeitszeitrechtlich zu einem Teil als Rufbereitschaft zu werten sind, treten wegen der großen Tragfähigkeit einer Schubeinheit hier häufiger auf als in der übrigen Schiffahrt. So

---

14) Die tarifliche Regelung mit der summarischen Gesetzesverweisung sollte m.E. im Interesse der Rechtssicherheit weiter ausgebaut werden.
14a) Einigermaßen geordnete Verhältnisse werden nur durch eine strengere Arbeitszeitüberwachung im Hafen zu erreichen sein.
15) Die Leichter sind Schiffe, die nur offene Laderäume und keine Schiffswohnungen haben, so daß die gesamte Besatzung der Einheit auf dem Schubboot untergebracht wird .

gab es im Januar außer dem angeführten Fall noch einmal drei zusammenhängende Tage mit ähnlichen Zeiten beim Laden und bereits im Februar waren vom 12. bis 13. wieder 36 1/2 durchgehende Stunden zum Löschen erforderlich.

Für den 12.5.60 war der Schubeinheit die Ankunft eines Seeschiffs angekündigt worden, von dem Ladung übernommen werden sollte. Der Überseefrachter lief jedoch mit 24 Stunden Verspätung ein. Die Besatzung der Schubeinheit hatte sich diese Zeit über unnötigerweise bereitgehalten. In der normalen täglichen Arbeitszeit von 7 1/2 Stunden wurden Bordarbeiten verrichtet, während die restlichen Stunden m.E. örtlich gebundene Rufbereitschaft waren. Die Besatzung hatte diese Stunden frei zur eigenen Verfügung, konnte jedoch nicht an Land gehen, da man mit dem Einlaufen des Schiffes ständig rechnen mußte. Ein Verholen wurde nicht notwendig.
Vereinzelt hört man von den Binnenschiffern Klagen, daß diese Wartezeiten nicht besonders vergütet werden. § 3 Ziff.4 RTVRh regelt nur die Entlohnung von Bereitschaftsstunden am Sonntag. M.E. ist die Bestimmung auf solche Wartezeiten entsprechend anzuwenden.

4) Auf dem Schleppkahn liegen die Arbeitszeitverhältnisse im Hafen ähnlich wie beim Motorgüterschiff. Die Arbeitszeiten, die für das Verholen an der Lade- oder Löschstelle notwendig werden, sind durchweg etwas länger, da man auf fremde Schleppkraft bzw. auf die eigenen zumeist schwerfälligen Verholwinden angewiesen ist. Anderseits wirkt sich beim Schleppkahn eine Flaute auf dem Frachtmarkt rascher aus als beim Motorgüterschiff und führt daher zu mehr Liegetagen, an denen nur 7 1/2 Stunden gearbeitet wird.
Der Stromschlepper hat im Gegensatz zum Hafenschlepper[16] keine besonderen von der Arbeitszeit während der Fahrt abweichende Arbeitszeiten im Hafen. Er läßt den Anhang am Bestimmungsort los und nimmt, evtl. nach einer Wartezeit auf neue Order, wieder Kähne auf.

---

16) vgl.unten, 5.Teil A.I.

Muß das Schleppboot zur Reparatur in die Werft, dann ist die Besatzung normalerweise bei den Reparaturarbeiten mit eingesetzt und arbeitet nach den Arbeitszeiten der Werftarbeiter. Hierdurch ist i.d.R. die Einhaltung des 7 1/2-stündigen Arbeitstages gewährleistet.
Dasselbe gilt für die anderen Schiffstypen, wenn sie zu Reparaturarbeiten in die Werft kommen.

B. Fahrt und Arbeit im Hafen im Lauf des gleichen Tages

I. Die rechtlichen Verhältnisse

1) Nach § 2 I.Ziff.6 RTVRh sind Stunden, die an Tagen mit gemischter Beschäftigung (Fahrt und Arbeit im Hafen) über 10 Stunden[16a] hinausgehen, als Überstunden zu vergüten. Die Schichtzeit von 10 Stunden fällt dabei in die Zeit zwischen 6 und 17 Uhr.[16b] Ausgangspunkt dieser Lohnregelung ist wie bei den Bestimmungen über die Arbeitszeit während der Fahrt die 10-stündige Schichtzeit. Sie ist wie dort als tarifvertragliche Arbeitszeitverlängerung i.S.d. § 7 Abs.1 AZO zu werten. Es bleibt die Frage, wann und wonach die über 10 Stunden hinausgehenden, lohnrechtlich erfaßten Überstunden zulässig sein sollen.
Die Bestimmung § 2 I.Ziff.6 RTVRh steht als letzte Ziffer im Abschnitt "Arbeitszeit und -ruhe während der Fahrt." Man könnte daraus schließen, daß die auf Grund des § 7 Abs.2 AZO getroffene Arbeitszeitregelung des § 2 I.Ziff.1 RTVRh (Fahrzeitverlängerung bis auf 12 bzw. 14 Stunden) auch für den Arbeitstag mit gemischter Beschäftigung gelten soll. Eine solche Auslegung hält jedoch einer arbeitsschutzrechtlichen Nachprüfung nicht stand. Genausogut wie Arbeitstage mit z.B. 9 Stunden Fahrt nach 3-stündiger Arbeitszeit im Hafen können die umgekehrten Fälle auftreten, in denen dann Arbeitsbereitschaft ganz fehlt oder nur in geringem Umfang gegeben ist. Bei der

---

16a) samstags über 5 Stunden
16b) samstags von 6 bis 13 Uhr

Vielfalt der möglichen Fallgestaltung ist es nicht zulässig, allgemein[17] von einer Arbeitszeit auszugehen, in die regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt.
Gegen eine solche Folgerung aus der Stellung des § 2 I.Ziff.6 RTVRh im Abschnitt "Arbeitszeit und -ruhe während der Fahrt" spricht ferner, daß bis zum 1.1.60 die tarifvertragliche Bestimmung über den Arbeitstag mit gemischter Beschäftigung im Abschnitt "Arbeitszeit und -ruhe während der Fahrt" und im Abschnitt "Arbeitszeit in Häfen oder an Liegeplätzen" enthalten war.[18] Damals hätte dann, je nachdem welcher Tatbestand gerade einschlägig war, die Arbeitszeit des betreffenden Abschnitts gegolten, d.h. einmal die Hafenarbeitszeit und das andere Mal die Fahrzeit. Dies konnte nicht im Sinn der Bestimmungen sein und er ist es auch heute nicht, nachdem nun beide Regelungen in Ziff.6 des I.Abschnitts zusammengezogen sind. Vielmehr ist es ein Zeichen dafür, daß der Bestimmung lediglich lohnrechtliche Bedeutung zukommt. Arbeitszeitrechtlich muß aus dem Schweigen des Tarifvertrags gefolgert werden, daß eine Verlängerung der Arbeitszeit über die 10-Stundenschicht hinaus sich nach den gesetzlichen Bestimmungen richtet. Das bedeutet, daß nur in den Fällen des § 14 AZO oder mit Zustimmung des Gewerbeaufsichtsamts nach § 8 AZO die Schichtzeit von 10 Stunden überschritten werden darf.

Die Anwendbarkeit des § 5 Abs.3 AZO ist m.E. entgegen der Ansicht von Denecke[19] zu verneinen. Beladen, Löschen oder

---

17) Denkbar wäre eine Regelung, die z.B. dann § 2 I.Ziff.1 RTVRh für anwendbar erklärt, wenn weniger als 4 Stunden geladen, gelöscht oder repariert und die übrige Zeit gefahren wird (so Art.10 Ziff.3 RhSchAbk vgl. unten 3)).

18) § 2 I.Ziff.6 RTVRh 1957: "Wenn das Fahrzeug nach dem Laden oder Löschen oder nach Reparaturarbeiten am gleichen Tage noch die Fahrt aufnimmt, sind die über die reine Arbeitszeit hinaus geleisteten Fahrstunden, sofern noch kein Anspruch auf Mehrarbeitsvergütung besteht, spätestens ab 17 Uhr als Überstunden zu bezahlen."
§ 2 II.Ziff.3 RTVRh 1957: "Wenn das Fahrzeug nach Beendigung der Fahrt mit Laden oder Löschen beginnt, erfolgt die Bezahlung von Überstunden für die Besatzung, sofern noch kein Anspruch auf Überstunden bestand, ab 17 Uhr."

19) Denecke, AZO Kom., § 5 RdNr.6, beruft sich dabei auf die früher in § 6 Ziff.3 AZO 1934 besonders aufgeführten Arbeiten zum Beladen und Löschen von Schiffen, die zur Vermeidung von Verkehrsstockungen oder zur Einhaltung der gesetzlichen Lade-und Löschfristen notwendig sind.

Reparieren des Schiffes ist keine Vor- oder Abschlußarbeit in bezug auf die Fahrt, sondern selbständige Arbeit neben der Fahrt.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die vorgefundene Regelung Arbeitszeitverlängerungen über 10 Stunden an Tagen mit gemischter Beschäftigung erheblich einschränkt. Zustimmungsverfahren nach § 8 AZO sind schwerfällig und die Fälle des § 14 AZO sind selten. Die heutige tarifrechtliche Regelung läßt jedoch keine andere Auslegung zu. Mangelnde Spezifikation im Tarifvertrag darf nicht zu einer Aufweichung des Arbeitsschutzes führen.

2) Das JASchG kennt in seinem 5.Titel keine besondere Bestimmung für den Arbeitstag, an dem gefahren und geladen oder gelöscht wird. Die Frage, ob die 8 1/2-stündige Arbeitszeit des Fahrtages (§ 36 Ziff.1 JASchG) oder die 8-stündige Arbeitszeit im Hafen (§ 10 Abs.1 JASchG) für den Arbeitstag mit beiden Beschäftigungsarten gilt, ist nach § 5 Abs.2 JASchG zu beantworten. Die überwiegende Beschäftigungsart ist dafür entscheidend, welche Arbeitszeitvorschrift anzuwenden ist. An Tagen, an denen mehr als 4 Stunden gefahren wird, beträgt daher die Arbeitszeit des Jugendlichen 8 1/2 Stunden, sonst sind es 8 Stunden.[20] Bedenken dagegen sind m.E. aus dem Gesichtspunkt des Jugendarbeitsschutzes nicht gegeben. Die Arbeitsbelastung des Jugendlichen während der Arbeit im Hafen ist in den meisten Fällen nicht größer als während der Fahrt, zudem ist die Verlängerung der Arbeitszeit ihrem Umfang nach gering.

3) Im RhSchAbk kam es nach langem Hin und Her zwischen den einzelnen Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern der Vertragsstaaten[21] zu der lückenhaften Fassung des Art.10. Er spricht von Fahrt und dem Beladen oder Löschen des Schiffes, während Reparaturarbeiten nicht erwähnt werden.

Die Gesamtarbeitszeit beträgt 12 Stunden, sie kann darüber hinaus in Fällen verlängert werden, in denen nach der örtlichen Regelung auch nachts zwischen 19 und 6 Uhr geladen oder gelöscht

---

20) Ebenso Brennberger-Bauernfeind, JASchG Kom., § 36 Nr.1 Anm.3
21) vgl.im einzelnen: Organisation internationale du travail, Conférence tripartite spéciale de la batellerie Rhénane, Genf Dezember 1949, Aktz. CBR 1/11, S.6ff.Art.9, hektograph.

wird, Art.10 Ziff.1 i.V.m.Art.13 und 9 Abs.2 RhSchAbk. Wird an der Lade- oder Löschstelle mehr als 8 Stunden gearbeitet und zusätzlich gefahren, dann darf die Gesamtarbeitszeit 12 Stunden nicht überschreiten, Art.10 Ziff.2 RhSchAbk. Wird an einem Tag mit gemischter Beschäftigung weniger als 4 Stunden insgesamt geladen oder gelöscht, so gilt der Tag als reiner Fahrtag und dementsprechend die nur durch die 10-bzw. 12-stündige Nachtruhe eingegrenzte Fahrzeit, Art.10 Ziff.3 i.V.m. Art.7 RhSchAbk.

Bei der Prüfung nach Art.5 RhSchAbk, ob die Bestimmungen des Abkommens oder die des Tarifvertrags i.V.m. der AZO die günstigeren Arbeitsbedingungen gewähren, erweist sich der 10-Stundentag des RTVRh auch im Hinblick auf seine Verlängerungsmöglichkeit auf Grund der strengeren Voraussetzungen günstiger als der 12-Stundentag des RhSchAbk. Die Regelung des Art. 10 Ziff.3 RhSchAbk, daß an Tagen mit weniger als 4 Stunden Hafenarbeit die Arbeitszeitbestimmungen für die Fahrt gelten, ist gegenüber der summarischen tarifvertraglichen Bestimmung zwar die sachgerechtere Lösung des Problems, sie bringt jedoch keine günstigere Arbeitsbedingung. Das RhSchAbk ermöglicht, daß z.B. in den Sommermonaten nach 3-stündiger Arbeit im Hafen noch 11 Stunden gefahren wird, während der RTVRh i.V.m. der AZO schon beim Vorkommen von einer Stunde Hafenarbeit die Grenze für die Gesamtarbeitszeit bei 10 Stunden zieht, es sei denn, daß eine Erlaubnis i.S.d. § 8 AZO oder ein Fall des § 14 AZO gegeben ist.

4) Die Stunden, die über die 10-stündige Schichtzeit hinausgehen oder außerhalb des Zeitraums von 6 bis 17 Uhr liegen, sind nach § 2 I.Ziff.6 i.V.m. § 3 Ziff.2 RTVRh als Überstunden mit einem Zuschlag von 25% zu vergüten. Wird innerhalb der Schichtzeit mehr als 7 1/2 Stunden im Hafen oder am Liegeplatz gearbeitet, so ist diese Mehrarbeit ebenfalls mit einem Zuschlag von 25% zu entlohnen, § 2 II.Ziff.2 i.V.m. § 3 Ziff.2 RTVRh. Dasselbe muß gelten, wenn während der Fahrt die reine Arbeitszeit von 8 Stunden überschritten wird. Beides sind Mehrarbeitsfälle, die unabhängig von der Schichtregelung des § 2 I.Ziff.6 RTVRh bestehen. Sonst käme man zu dem untragbaren

Ergebnis, daß z.B. die Besatzung weniger verdient, wenn sie 9 Stunden mit Arbeiten im Hafen beschäftigt ist und anschließend noch eine Stunde fährt, als wenn sie nur 9 Stunden im Hafen arbeitet.
Ein Nachtarbeitszuschlag von 50% ist zu bezahlen, wenn die Arbeit im Hafen in die Zeit zwischen 20 und 6 Uhr fällt oder wenn durch die Fahrt in dieser Zeit die Nachtruhe verkürzt wird, § 3 Ziff.3 RTVRh.

Eine Besonderheit gilt für Schleppboote. Sie fallen grundsätzlich nur unter die tarifvertraglichen Fahrzeitbestimmungen. Gemäß § 2 I.Ziff.5 RTVRh erhält jedoch ihre Besatzung für die nach 18 Uhr geleistete Arbeit an Deck oder in der Maschine, das Aufnehmen eines Schleppzuges ohne Bunkerung ausgenommen, Mehrarbeitsvergütung, sofern die Talreise nach 18 Uhr in Straßburg, Mannheim, Wesseling, Köln oder Duisburg-Ruhrort beendet wurde.

Für die Besatzung von Schleppbooten erfolgt hier eine gewisse Angleichung in der lohnrechtlichen Bewertung der Arbeitszeit an diejenige der Besatzung von Schleppkähnen und Motorgüterschiffen, wenn am selben Tag gefahren und im Hafen gearbeitet wird.

Die noch nicht 18 Jahre alten,zur Besatzung gehörenden Jugendlichen erhalten für die Rufbereitschaft, die für sie nach Ablauf ihrer 8-bzw. 8 1/2-stündigen Arbeitszeit gilt, die gleiche Entlohnung wie ihre älteren nicht in Rufbereitschaft gehaltenen Arbeitskollegen (vgl.oben 1.Teil C.II.2).

Das RhSchAbk zieht die Grenzen für die zuschlagsfreie Arbeitszeit weiter als der RTVRh. Der 10-Stundenschicht des Rahmentarifvertrages entspricht hier eine 12-Stundengrenze, wobei Stunden, die im Hafen oder an anderen Lade- oder Löschstellen im Zeitraum von 19 bis 6 Uhr geleistet werden, stets als Überstunden zu vergüten sind, Art.10 Ziff.1 i.V.m.Art.13 RhSchAbk.

Wird das Schiff länger als 8 Stunden beladen oder gelöscht, so ist bereits diese Zeit mit einem Überstundenzuschlag zu vergüten, Art.10 Ziff.2 RhSchAbk. Ferner ist Art.10 Ziff.3 RhSchAbk in seiner lohnrechtlichen Auswirkung ungünstiger als die entsprechende Regelung des RTVRh. Arbeitstage mit weniger als 4 Stunden Hafenarbeit gelten hiernach als Fahrtage, so daß z.B.

in den Sommermonaten bis zu 14 Stunden zuschlagsfrei wären.

Insgesamt ergibt sich, daß die gegenwärtige tarifvertragliche Regelung für Tage mit gemischter Beschäftigung günstigere Arbeitsbedingungen kennt als das Rheinschifferabkommen und daher gemäß Art.5 RhSchAbk dem Abkommen vorgeht.

II. Die tatsächlichen Verhältnisse und ihre rechtliche Würdigung

1) Auf dem bereits mehrfach erwähnten schleppenden Motorgüterschiff von 1146 t gab es von Februar bis Dezember 1959 29 Tage, an denen sowohl gefahren als auch im Hafen oder an einem Liegeplatz gearbeitet wurde[22]. Nur an 5 (17,3%) von diesen Arbeitstagen wurde die 10-Stundenschicht eingehalten. An 14 (48,2%) Tagen lag die Beschäftigungszeit zwischen 10 und 14 Stunden und an 10 Tagen (34,5%) wurden mehr als 14 (bis zu 19) Stunden geleistet. Außerdem zeigt sich, daß die Tage mit gemischter Beschäftigung häufig als Anfangs- oder Endpunkt von einer Gruppe von Tagen mit überlangen Arbeitszeiten im Hafen stehen.

So wurde am 5.3.59 von 6 Uhr 30 bis 13 Uhr gefahren, anschliessend das Schiff zum Beladen klar gemacht und dann durchgehend bis zum 7.3.59 morgens 2 Uhr geladen, verholt und zugelegt. Bereits um 7 Uhr 30 wurde die Fahrt wieder aufgenommen, die dann 13 Stunden dauerte.

Am 3.8.59 wurde von 5 bis 18 Uhr gefahren und dann durchgehend bis 4.8.59 6 Uhr 15 verholt, aufgelegt und geladen. Gleich anschließend, um 7 Uhr, ging es wieder bis 20 Uhr auf Fahrt. Während derselben Reise wurde am 10.8.59 von 6 bis 11 Uhr 30 gefahren, dann beigelegt, aufgedeckt und durchgehend bis zum 12.8.59 gelöscht und wieder zugelegt. Die Fahrt ging am gleichen Tag weiter bis 20 Uhr 15.
Im Oktober 1959 wurde am 14. zunächst 12 Stunden gefahren und dann ab 19 Uhr bis 15.10. 17 Uhr 30 durchgehend geladen, verholt und auf den Eichmeister gewartet.

Am 6.11.59 wurde von 6 Uhr 30 bis 8 Uhr 30 gefahren, dann bis 17 Uhr an Deck gearbeitet, bis zu Beginn des Löschens am nächsten Morgen mußte man sich löschbereit halten. Gelöscht wurde dann bis 10 Uhr 30 und anschließend das Schiff bis 16 Uhr abgewaschen und schleppklar gemacht.

---

22) Aus dem Tagebuch des Kapitäns

2) Eine im Niederrhein eingesetzte Schubeinheit hatte in den Monaten November 1959 bis Februar 1960 19 Tage mit gemischter Beschäftigung[23]. 16 Tage überschritten die 10-Stundengrenze. An 10 Tagen lag die Beschäftigungszeit zwischen 10 und 14 Stunden und an 6 Tagen zwischen 14 und 18 1/2 Stunden.
Eine Verkettung von überlangen Arbeitstagen trat in diesem Zeitraum viermal ein.

So wurde von 11. bis 12.12.59 zunächst 2 Stunden gefahren (Beginn 8 Uhr), dann durchgehend 17 Stunden gelöscht und unmittelbar im Anschluß daran wieder 9 Stunden gefahren, was eine zusammenhängende Beschäftigungszeit von 28 Stunden ergibt.
Von 8.bis 9.1.60 wurde zuerst 6 Stunden gefahren (Beginn 7 Uhr 30), dann 13 1/2 Stunden geladen und anschließend ohne Unterbrechung wieder 12 1/2 Stunden gefahren (Beschäftigungszeit von 32 Stunden).
Eine ähnliche Ballung trat wieder am 25./26.1.60 auf: 4 Stunden Fahrt (Beginn 6 Uhr), anschließend 17 Stunden Löschen und 16 Stunden Fahrt.
Vom 3.2. bis 5.2.60, Beginn 13 Uhr, war es eine durchgehende Beschäftigungszeit von 46 Stunden, die sich aus 36 Stunden Löschen und 10 Stunden Fahrt zusammensetzte.
Ähnlich waren die Verhältnisse im Mai und August 1960[24].
In diesen Monaten kam es in insgesamt 5 Fällen zu einer Häufung von überlangen Arbeitstagen.

Selbst die Arbeitsverwaltung berichtet,[25] daß oft nach 14 Stunden Fahrt 20 Stunden geladen oder gelöscht und unmittelbar im Anschluß daran die Fahrt wieder aufgenommen wird.

3) Für die Art der Tätigkeit und die Beanspruchung des Personals an Tagen mit gemischter Beschäftigung gilt zunächst das bei der Behandlung der Fahrt und der Arbeit im Hafen Gesagte (vgl. oben A. und 2.Teil ganz). Wartezeiten im Hafen ohne Verhol- und Bordarbeiten, ebenso Bereitschaftszeiten während des Lade- oder Löschvorgangs, die ungestört in der Schiffswohnung oder

---

23) Aus dem Reisebericht der Schubeinheit
24) Mai 1960: 2 Tage mit einer Schichtzeit bis zu 10 Stunden und 6 Tage mit Schichtzeiten von mehr als 10 Stunden.
August 1960: 1 Tag mit einer Schichtzeit bis zu 10 Stunden und 7 Tage mit einer Schichtzeit von mehr als 10 Stunden.
25) AM Hessen an BAM, Bericht vom 1.9.60, Aktz. 53a 12.093.1/18. 156.1; ferner AM Rh-Pf an BAM vom 14.10.60, Aktz. VIc 833.3/800.5

gar an Land verbracht werden, können bis zu einem gewissen Umfang als Rufbereitschaftszeiten gewertet werden. Die Bereitschaft z.B. der dreiköpfigen Besatzung eines Schleppkahnes oder eines Motorgüterschiffes, das gerade mit grober Kohle beladen wird und des öfteren verholt werden muß, ist jedoch Arbeitsbereitschaft. Wird die Besatzung zur Überwachung des Ladevorgangs ständig an Deck gebraucht, so ist das reine Arbeitszeit. Die Fahrzeiten, die hinzukommen, enthalten u.U. beim Schiffsjungen Rufbereitschaftszeiten und sind sonst, wie oben (2.Teil) ausgeführt, Arbeitszeit i.S.d. AZO.
Da nun für den gesamten Arbeitstag (Fahrzeit + Arbeitszeit im Hafen) keine Arbeitszeitverlängerung nach § 7 Abs.2 AZO besteht und die Schichtzeit auf 10 Stunden festgesetzt ist, verstoßen in der Praxis die meisten dieser Tage gegen das geltende Arbeitszeitrecht. Die Häufigkeit der Verstöße zeigt sich darin, daß an mehr als drei Viertel der mir bekannt gewordenen 69 Arbeitstage[26] mit gemischter Beschäftigung die Schichtzeit von 10 Stunden überschritten wurde. Ein Drittel bis zur Hälfte der Arbeitstage hatte sogar Beschäftigungszeiten von mehr als 14 Stunden Dauer.

4. Teil

Die Freizeit der Schiffsbesatzung

A. Die Nachtruhe

I. Die Rechtslage

1) Nach § 2 I.Ziff.1 Abs.1 RTVRh beträgt die ununterbrochene Ruhezeit während der Fahrt in den Monaten März bis Oktober 10 Stunden, in den übrigen Monaten 12 Stunden. Die Regelung nutzt die durch § 12 Abs.1 S.1 AZO ermöglichte Ruhezeitverkürzung in den Sommermonaten voll aus.

---

26) Die 69 Tage setzen sich wie folgt zusammen:
1.) Schleppendes MS: Feb.-Dez.59 29 Tage,
2.) MS: Jan.60 5 Tage, 3.) Schubeinheit: Nov.59-Feb.60 19 Tage, Mai 60 8 Tage, August 60 8 Tage.

Auf der anderen Seite geht sie über die Anforderungen der AZO hinaus, indem sie bestimmt, daß die Ruhezeit zwischen 18 und 8 Uhr liegen muß.

Bis 1923 galt bereits eine tarifvertraglich eingeführte 12-stündige Nachtruhe während der Fahrt und zwar auch für das Sommerhalbjahr, (vgl. z.B. § 5 TVRh v.1.10.20 und § 6 KVRh v. 1.4.22).

Eine weitere Verkürzung der Ruhezeit ist nur aus"zwingenden, nicht vorherzusehenden Gründen" möglich, § 2 I.Ziff.4 RTVRh. In einer Klammer werden solche Gründe als Beispiele aufgezählt. Havarie, Hochwasser, Sturm und plötzliche Eisgefahr sind Notfälle oder außergewöhnliche Fälle i.S.d. § 14 AZO. Zweifelhaft ist es bei der ebenfalls als Beispiel aufgeführten "Berücksichtigung der Schleusenzeiten". Dauert z.B. in einem Kanal die Schleusenbetriebszeit von 5 bis 22 Uhr, so darf nicht schon deshalb die Nachtruhezeit der Schiffsbesatzung auf 7 Stunden verkürzt werden. Dazu darf das im Tarifvertrag genannte Beispiel auf keinen Fall führen. Was gemeint ist, kommt in der entsprechenden Bestimmung Art.8 Lit.c RhSchAb besser zum Ausdruck. Die Nachtruhe kann "um die zur Durchfahrt durch eine Schleuse erforderliche Zeit" gekürzt werden. Ein Schiff, das vor Ablauf der zulässigen Fahrzeit an einer betriebsbereiten Schleuse eintrifft, soll noch geschleust werden können, auch wenn dadurch der 12- bzw. 14-Stundentag überschritten wird. Zudem ist es aus verkehrspolizeilichen Gründen untersagt, vor einer noch arbeitenden Schleuse zur Nachtruhe anzulegen. Bleibt eine solche Arbeitszeitverlängerung ein einzelner Ausnahmefall, stehen ihr keine Bedenken entgegen, wohl aber, wenn sie zur täglichen Praxis wird [v1].

2) Das RhSchAbk weist bei der Regelung der Nachtruhe während der Fahrt insgesamt eine systematisch gelungenere Regelung als der RTVRh auf. Neben den Bestimmungen des Art.7 Ziff.1 u. 2 über die Lage und gewöhnliche Dauer der Ruhezeit, die sich inhaltlich mit der tarifvertraglichen Regelung decken, bringt das RhSchAbk im Art.8 eine abschließende Aufzählung der möglichen Ausnahmefälle für eine Verkürzung der Ruhezeit.

Lit.a) und b) ermöglichen eine Ruhezeitverkürzung bis zu 2 Stunden, wenn leicht verderbliche Güter befördert werden.

---

v1) Allein diese Möglichkeit unterstreicht schon den in Bezug auf den Arbeitszeitschutz zweifelhaften Charakter der Bestimmung.

Lit.c) nennt die bereits erwähnte Schleusendurchfahrt und bestimmte im Bereich der Gezeiten liegende Häfen, bei deren Anfahrt die Ruhezeit bis um 2 Stunden gekürzt werden kann. Ebenfalls unter § 14 AZO können eingeordnet werden: Unfälle oder Rettungsaktionen, Hochwasser, Sturm oder plötzliche Eisgefahr (Lit.d); oder wenn sich während der Fahrt herausstellt, daß der Anschluß an ein Seeschiff versäumt werden könnte (Lit.f); und wenn bei der Fahrt oberhalb von Koblenz der Wasserstand unerwartet und schnell fällt, um das Leichtern zu vermeiden (Lit.g).

3) Bei der Bestimmung Art.8 Lit.e RhSchAbk ist zweifelhaft, ob ihr Tatbestand noch von § 14 AZO gedeckt ist. Danach soll die Nachtruhe am Tag der Ankunft im Bestimmungshafen gekürzt werden können, wenn die Arbeitszeit nicht über 22 Uhr verlängert wird. Die Gefahr einer ständigen Ausdehnung der Arbeitszeit bis 22 Uhr, verbunden mit einer Nachtruhekürzung an solchen Ankunftstagen, ist deshalb groß, weil wirtschaftliche Gründe, wie das Erlangen einer besseren Rangstelle am Umschlagsplatz und der dadurch erzielbare Zeitgewinn, mit den persönlichen Wünschen der Besatzung, einmal wieder abends in einer Stadt sein zu können, gekoppelt sind. Beide Gründe rechtfertigen keine Nachtruhekürzung nach § 14 AZO. Der Verlust einer besseren Rangstelle am Umschlagsplatz bedeutet keinen unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Schaden, wie er in § 14 Abs.2 AZO vorausgesetzt wird, und ein anderer Rechtfertigungsgrund kommt nicht in Betracht. Der Schiffahrtsunternehmer kann nicht auf Kosten der Nachtruhe seines fahrenden Personals kürzere Liegezeiten und damit eine größere Wirtschaftlichkeit anstreben.

Der Fall des Art.8 Lit.e RhSchAbk ist nicht mit dem des Art.8 Lit. f zu vergleichen. Tatsache ist, daß im Fall der Lit. f hohe wirtschaftliche Schäden entstehen können.[1)] Außerdem ist hier Voraussetzung, daß das Erkennen der Gefahr erst während der Fahrt eintreten darf, während nach dem Wortlaut der

1) Der Seefrachter fährt, wenn das Binnenschiff nicht rechtzeitig eintrifft, ohne die von ihm aufzunehmende Fracht ab.

Lit.e schon ein Einplanen einer Nachtruhekürzung am Ankunftstag bei den Dispositionsüberlegungen möglich ist.

Ich komme daher zu dem Ergebnis, daß Art.8 Lit.e RhSchAbk eine schlechtere Arbeitsbedingung enthält als § 2 I.Ziff.4 RTVRh i.V.m. § 14 AZO und damit gemäß Art.5 RhSchAbk in der deutschen Rheinschiffahrt nicht gilt. Die Bestimmungen aller anderen Buchstaben des Art.8 RhSchAbk decken sich inhaltlich mit § 2 I.Ziff.4 RTVRh und § 14 AZO, so daß insoweit eine Gleichwertigkeit der Regelungen besteht. Bei einer Kürzung der ununterbrochenen Ruhezeit von 10 Stunden während der Fahrt ist daher § 2 I.Ziff.4 RTVRh anzuwenden, der unter der Generalklausel des § 14 AZO steht und durch die abschließende Aufzählung der zulässigen Fälle einer Ruhezeitkürzung in Art. 8 RhSchAbk (mit Ausnahme von Lit.e) eine zwingende Auslegung erfahren hat.

Bei Arbeit im Hafen oder am Liegeplatz ist nach § 12 Abs.1 S.2 AZO eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10 Stunden zu gewähren. Weder der RTVRh noch das RhSchAbk bringt hierzu eine Regelung, so daß in diesen Fällen stets auf die AZO zurückzugreifen ist. Eine weitere Verkürzung der Ruhezeit richtet sich nach §§ 14 und 12 Abs.1 S.3 AZO.

4) Die tägliche ununterbrochene Freizeit des noch nicht 18 Jahre alten Jugendlichen darf während der Fahrt nach § 36 Ziff.3 JASchG auf 10 Stunden verkürzt werden. Befindet sich das Schiff im Hafen oder an einem Liegeplatz beträgt die Mindestfreizeit 12 Stunden (§ 15 JASchG). Eine weitere Verkürzung ist nur in den Notfällen des § 20 JASchG zulässig, dabei sind dann innerhalb der folgenden drei Wochen die geleisteten Mehrarbeitsstunden durch eine Arbeitszeitverkürzung auszugleichen und die Vornahme der Mehrarbeit unverzüglich der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.
Das Verbot der Beschäftigung in der Zeit von 20 bis 6 Uhr nach § 16 Abs.1 JASchG ist durch § 36 Ziff.4 JASchG im Tidegebiet für den über 16 Jahre alten Jugendlichen aufgehoben. Dies gilt jedoch nur während der Fahrt und bedeutet keine

Befreiung von der Pflicht, die 10-stündige Freizeit zu gewähren. Sie ist dann am Tag zu geben[2], es sei denn, es liegt ein Notfall i.S.d. § 20 JASchG vor.
Das für Frauen nach § 19 Abs.1 AZO geltende Beschäftigungsverbot während der Nachtzeit von 20 bis 6 Uhr gilt nicht für die Binnenschiffahrt, § 19 Abs.3 i.V.m. § 17 Abs.3 AZO.

5) Die Vergütung von Nachtarbeit erfolgt mit einem Zuschlag von 50% auf den Stundenlohn. Dabei gilt als Nachtarbeit die Zeit, in der das Besatzungsmitglied zwischen 20 und 6 Uhr im Hafen oder am Liegeplatz beschäftigt wird oder wenn während der Fahrt die Mindestruhezeit nach § 2 I.Ziff.4 RTVRh verkürzt wird, § 3 Ziff.3 RTVRh. Bemerkenswert ist, daß nach dem RTV die erhöhte Vergütung auch für Arbeit in Notfällen zu bezahlen ist, wozu kein in § 15 Abs.1 AZO begründeter Zwang besteht.

II. Die Wirklichkeit und ihre rechtliche Würdigung

1) Verkürzungen der Nachtruhezeit sind seltener während der Fahrt als in der Zeit zu finden, in der das Schiff im Hafen oder am Umschlagsplatz liegt. So zeigt sich, daß auf einem Schleppboot, das naturgemäß nur sehr wenig von seiner Betriebszeit im Hafen ist, kaum Unterschreitungen der in § 2 I.Ziff.1 Abs.1 RTVRh gebotenen Nachtruhezeit vorkommen.

Ein in Ruhrort beheimateter Schlepper (2000 PS) hat vom 9.3.59 bis zum 7.3.60 insgesamt fünfmal die Nachtruhezeit unterschritten[3] und zwar jeweils äußerst geringfügig, nämlich um eine halbe bis zu einer Dreiviertelstunde.

---

2) Brennberger-Bauernfeind, JASchG Kom., § 36 Anm.6; Monjau-Wolff, JASchG Kom., § 36 Anm.1
3) Aus dem Tagebuch des Kapitäns

Wesentlich häufiger finden sich Unterschreitungen der Mindestruhezeit beim schleppenden Motorgüterschiff (1146 t, 1100 PS), das neben seiner Schlepptätigkeit selbst Ladung aufnehmen und befördern kann.

Im Zeitraum vom23.2.59 bis 31.12.59 wurde 38-mal die Mindestruhezeit unterschritten[4]. In 27 dieser Fälle betrug die Ruhezeit zwischen 6 und 9 3/4 Stunden, in 4 Fällen zwischen 3 und 5 Stunden und in 5 Fällen kam es zu überhaupt keiner Ruhezeit.

Beim alleinfahrenden Motorgüterschiff und bei der Schubeinheit schwankt das Verhältnis der Tage, an denen die Mindestruhezeit nicht eingehalten wurde, zur Gesamtzahl der Tage, in denen das Fahrzeug eingesetzt war, um eins zu drei.

Die Besatzung eines Motorgüterschiffs von rund 1000 t hatte z.B. im Zeitraum vom 3.1.60 bis 31.1.60 an 10 Tagen 10 und weniger Stunden Ruhezeit, wobei an 3 Tagen ganz durchgearbeitet wurde.[5]
Auf einer Schubeinheit von rund 6000 t fielen in den Wintermonaten November 1959 bis Februar 1960 (109 Tage) 31 Tage mit verkürzter Ruhezeit an, worin 8 Tage mit keiner Ruhezeit enthalten sind[6].

Beim Schleppkahn treten verkürzte Ruhezeiten etwa mit derselben Häufigkeit wie beim Motorgüterschiff auf[7]. Das Verhältnis von Tagen,mit normaler Ruhezeit zu Tagen mit verkürzter Ruhezeit ist eher etwas günstiger als beim Selbstfahrer, da zwischen der Fahrt und den Arbeiten im Hafen öfters Liegezeiten auftreten, die durch das Angewiesensein auf fremde Schleppkraft bedingt sind.

Während der Fahrt zeigen sich Ruhezeitverkürzungen insbesondere auf dem Neckar. Hier betrug nach einem Bericht des Gewerbeaufsichtsamts Heilbronn[8] die durchschnittliche Ruhezeit in den Sommermonaten 1958 6 bis 8 Stunden. Die damals durch die zum größten Teil noch nicht voll ausgebauten Schleusen verursachten Verkehrsstauungen haben sich in der

---

4) Aus dem Tagebuch des Kapitäns
5) Aus dem Tagebuch des Schiffsführers
6) Im einzelnen setzen sich die 31 Tage wie folgt zusammen: 11-mal zwischen 10 und 12 Stunden Ruhezeit. 10-mal zwischen 6 und 9 3/4 Stunden Ruhezeit, zweimal zwischen 5 und 5 1/2 Stunden und 8-mal keine Ruhezeit.
Entnommen aus dem Reisebericht der Schubeinheit.
7) Vgl. z.B. Achilles, Arbeitszeit und Krankheit in der Binnenschiffahrt, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1954 S. 364, u. oben S. 60 Anm. 10.
8) Bericht d. GewAA H. an AM Ba-Wü v.3. 10.58 AZ 594/Z/Li, an-

Zwischenzeit weitgehend gelegt. Infolgedessen ist auch die Nachtschiffahrt etwas zurückgegangen. Trotzdem wurden im Zeitraum vom 2. bis zum 10. November 1960 in der Schleuse Lauffen noch 38 Fahrzeuge gezählt, die nach 22 Uhr (am 4./5.11. sogar bis 1 Uhr 10) geschleust wurden[9].
Die Schleusenbetriebszeiten gehen grundsätzlich von 6 bis 22 Uhr. Bei Bedarf wird jedoch an sämtlichen Schleusen der Schleusenbetrieb früher begonnen und über die festgesetzten Schleusenbetriebszeiten jeweils solange ausgedehnt, als zur Schleusung bereite Fahrzeuge vorliegen[10].

Nach Auskunft der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Stuttgart wird die letzte noch einkammerige Schleuse Hessigheim etwa bis März 1962 ausgebaut sein, so daß die für sie heute noch geltende Betriebszeit von 5 bis 24 Uhr derjenigen der übrigen Schleusen angeglichen werden kann.

2) Die überwiegende Zahl der festgestellten Ruhezeitverkürzungen ist nicht zulässig. Es zeigt sich in den meisten Fällen, daß der 2- oder 3-Schichtbetrieb im Hafen Anlaß zur Verkürzung der vorgeschriebenen täglichen Ruhezeit ist.
Einer der typischen, immer wiederkehrenden Fälle soll zur Erläuterung herausgegriffen werden. Das Motorgüterschiff mit Schleppeinrichtung ist am 5.3.59 um 6 Uhr 30 von seinem Liegeplatz bei X abgefahren. Es hat um 13 Uhr in Y aufgedreht und festgemacht. Bis 18 Uhr wurden die Laderäume gefegt, außerdem mußte öfters verholt werden. Von 18 bis 24 Uhr wartete man auf den angekündigten Beginn des Ladens, wiederum war in diesem Zeitraum mehrmals ein Verholen des Schiffes erforderlich. Schließlich konnten von 0 bis 6 Uhr ca. 60 t

---

scheinend wurden diese Verstöße gegen die AZO aus der damaligen Situation heraus als straflos erachtet.

9) Aktenvermerk, Wasser- und Schiffahrtsdirektion Stuttgart v. 11.11.60, AZ B 6928/60.

10) Wasser- und Schiffahrtsdirektion Stuttgart, Bekanntmachung Nr. 62/60 t und Nr. 53/61 t. - Es ist m.E. nicht möglich, die Schleusenbetriebszeiten aus Gründen des Arbeitszeitschutzes zu verkürzen. Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung würde durch eine solche Regelung (VO) in unzulässiger Weise ihren Kompetenzbereich (Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs) überschreiten und in den der Tarifpartner (§ 7 Abs. 2 AZO) eingreifen. So wäre z.B. die Festsetzung einer Schleusenbetriebszeit von 6 - 20 Uhr im Sommer schon deshalb nicht möglich, weil dadurch die dem Schiffer im Rahmen der AZO und des RhSchAbk tarifvertraglich eingeräumte Freiheit, die ununterbrochene 10stündige Mindestruhezeit nach Belieben im Zeitraum zwischen 18 und 8 Uhr zu verlegen, eingeschränkt würde.

Kalisalpeter mit Unterbrechungen wegen Regens geladen werden. Von 6 bis 24 Uhr 30 waren es dann rund 750 t. Anschließend wurden bis um 2 Uhr die Laderäume zugelegt und das Schiff verholt. Bereits um 7 Uhr 30 ging es wieder für 13 Stunden auf Fahrt.
Bei beiden Ruhezeitverkürzungen waren die Voraussetzungen des § 14 AZO nicht erfüllt. Es lag weder ein Notfall, noch ein außergewöhnlicher Fall, noch ein Abschließen begonnener Arbeiten vor, dessen Nichterledigung das Ergebnis der Arbeit gefährden oder einen unverhältnismäßigen, wirtschaftlichen Schaden zur Folge gehabt hätte. Zwar war die Schiffsbesatzung in der ersten Nacht nicht ununterbrochen beschäftigt, in der zweiten Nacht hatte sie sogar 5 1/2 Stunden Ruhezeit, doch die Unterbrechungen beim Laden wegen Regens, das Warten auf den tatsächlichen Beginn des Ladens können nicht als Ruhezeit i. S.d. § 12 AZO gewertet werden. Der Erholungswert dieser Zeiträume ist gering, außerdem konnten die Besatzungsmitglieder während der Unterbrechungen nicht frei über ihre Zeit verfügen, denn sie mußten sich zum jederzeitigen Arbeitseinsatz bereithalten und wurden immer wieder zu Arbeiten herangezogen, so daß es im Zeitraum von 60 Stunden zu keiner ununterbrochenen Freizeit von mindestens 10 Stunden Dauer kam.

3) Nicht jede Freizeit, die das Schiffspersonal erhält, ist echte Ruhezeit i.S.d. Arbeitszeitschutzes. Das Erfordernis der freien Verfügbarkeit über diese Zeit[11] ist z.B. bei einem Matrosen, der Wache halten muß, eingeschränkt. Während des Wachdienstes sind Besatzungsmitglieder, die an Land gehen wollen, mit dem Kahn überzusetzen und später wieder zurückzuholen. Trotzdem ist die Wachbereitschaft, ausgenommen an Sonn- und Feiertagen, im RTVRh im Gegensatz zu den Tarifverträgen vor 1923[12] nicht erfaßt. Sie wird in der Praxis weder vergütet noch durch eine Ersatzfreizeit kompensiert, wie es in den früheren Tarifverträgen angeordnet war.
Keine so ins Gewicht fallende Einschränkung der freien

---

11) Böhm, Nochmals zur Frage der Arbeitsbereitschaft, RdA 1959 S.273ff,275
12) vgl.z.B. § 5 Ziff.2 u.3 TVRh v. 1.10.20, ebenso § 6 Ziff.2 u.3 KVRh v. 1.4.22.

Verfügbarkeit über die Nachtruhezeit ist der häufige Fall, daß die Besatzung infolge des ungünstigen Schiffsliegeplatzes[13] während der Freizeit nicht an Land kann. Die Mannschaft hat ihre kleine, meistens recht ordentlich eingerichtete Wohnung an Bord[14]. Die Bindung an das Schiff bei ungünstigen Liegeplätzen ist eine Beschwer, die das fahrende Personal in bestimmten Grenzen mit dem Beruf auf sich genommen hat. Sie ist insoweit, zumindest bei der Nachtruhezeit, kein i.S.d. Arbeitszeitschutzes erheblicher Einbruch in die freie Verfügbarkeit über dies Freizeit.

Eher zu beachten sind die im persönlichen Gespräch mit den Schiffern öfters zu hörenden Klagen, daß die Nachtruhe auf dem still liegenden Schiff durch die vorbeifahrende Nachtschiffahrt gestört wird.[15] Fahrzeuge mit Radaranlage orientieren sich an den liegenden Schiffen, fahren dicht an ihnen vorbei und verursachen dadurch Erschütterungen und geräuschvolle Unruhe auf dem liegenden Schiff, z.T. wird sogar vom Überankerlaufen und Brechen der Haltetrossen berichtet. Nun auch das muß, abgesehen von dem zuletzt genannten, wohl seltenen Fall noch in Kauf genommen werden[15a]. Mit dem Hinweis auf die an verkehrsreicher Straße gelegene Stadtwohnung wird der Mißstand nicht gerechtfertigt.

Wird die Ruhezeit einzelnen Besatzungsmitgliedern während der Fahrt gegeben, so ist nicht immer eine echte Ruhezeit gewährleistet. Befinden sich die Aufenthalts- und Schlafräume des Betreffenden über der Schraubenwelle oder grenzen sie an den Maschinenraum, so treten z.T. erhebliche Lärmbelastungen auf. Zudem liegt ein Binnenschiff während der Fahrt nicht so ruhig im Wasser wie z.B. ein Überseefrachter, denn abgesehen vom Größenunterschied beträgt der Grundabstand beim tief abgeladenen Binnenschiff meistens weniger als ein Meter, häufig

---

13) In der Schiffersprache heißt es, das Schiff liegt in der Wüste, wenn die nächste Siedlung vom Schiff aus nur schlecht zu erreichen ist.

14) Die Mindestanforderungen sind in den Richtlinien für den Bau und die Ausrüstung von Unterkunftsräumen auf Binnenschiffen niedergelegt, Erlaß des BAM v.23.6.50, Aktz.III C/836/50, BABl 1950, S.266

15) Veröffentlicht sind solche Klagen z.B.in: BN 1958,S.25, "Mehr Rücksicht auf den Wasserstraßen"; Möllers, Binnenschiffer fordern kürzere Arbeitszeit, ÖTV-Presse-Schiffahrt, 1957, S.87

sogar nur wenige Dezimeter. Es sind Probleme, die insbesondere bei im Mehrschichtsystem fahrenden Radarschiffen auftauchen, auf die unten (5.Teil A.III.) näher eingegangen werden soll.

Als Folge der ständigen Überbelastung zeigt sich eine frühe Invalidität besonders bei Schiffsführern von Motorgüterschiffen. Diers stellt in seinem Beitrag zum Handbuch der öffentlichen Wirtschaft[16] fest, daß früher der Arbeitnehmer in der Binnenschiffahrt noch als Lotse bis zum 70.Lebensjahr tätig sein konnte, während heute Nervenerkrankungen vom 45. Lebensjahr an keine Seltenheit mehr sind.

B. Die Sonn- und Feiertagsruhe

I. Das Recht der Sonntagsruhe

1) Vom allgemeinen Verbot der Sonn- und Feiertagsarbeit ist die Binnenschiffahrt über § 105 i GewO praktisch ausgenommen.[17] Demgegenüber stellt § 4 Ziff.1 RTVRh den Grundsatz einer ununterbrochenen 38-stündigen Arbeitsruhe über den Sonntag auf, wobei am folgenden Arbeitstag die Schicht frühestens um 6 Uhr beginnen darf. Nach § 4 Ziff.2 RTVRh kann jedoch "aus betrieblichen Gründen" gefahren werden. Im Endergebnis würde also kein Unterschied zur Regelung der Gewerbeordnung bestehen, wenn nicht der RTVRh neben dem Lohnzuschlag 1 1/2 freie Tage als Ausgleich für den gefahrenen Sonntag vorschreiben würde, § 4 Ziff.2, § 3 Ziff.4a RTVRh. Dies gilt auch für zunächst angeordnete Bereitschaft (Warten auf weitere Weisung), wenn die vorgesehene Fahrt dann endgültig abgesagt wird, § 3 Ziff. 4a S.2 RTVRh.

15a) Mit Radar ausgerüstete Nachtfahrer sind heute noch verhältnismäßig selten. Bei Zunahme wird jedoch die Kennzeichnung der Fahrtrinne mit Reflektorbojen dringend erforderlich, um die aufgezeigten Übelstände zu beseitigen.

16) Diers, Die Arbeitnehmer in der Binnenschiffahrt, Handbuch der öff. Wirtschaft, 1960, I.Bd. S.681ff, 686.

17) Landmann-Rohmer, Kom. z. GewO, § 105i Anm. 5.

Die durch Sonntagsfahrt angefallenen freien Tage sind innerhalb eines Kalenderhalbjahres und auf Wunsch des Besatzungsmitgliedes zusammenhängend und nur an solchen Liegeplätzen zu gewähren, in deren Nähe öffentliche Verkehrsmittel vorhanden sind. Sollen mehrere freie Tage im Ausland gewährt werden, muß nach § 4 Ziff.3 RTVRh das Besatzungsmitglied zustimmen. Diese meiner Meinung nach beachtliche Regelung wird jedoch wieder durch den letzten Satz der Tarifvertragsbestimmung eingeschränkt, wonach im Einvernehmen mit dem Besatzungsmitglied die freien Tage durch Zahlung des Taglohns abgegolten werden können.[17a)] Ferner erfolgt nach § 3 Ziff.4b u.c RTVRh ein Freizeitausgleich nicht, wenn die Sonntagsfahrt vor 12 Uhr beendet ist, bei Sonntagsarbeit im Hafen einschließlich Bereitschaftsdienst[18)] und bei Sonn- und Feiertagswachen an oder unter Deck (§ 4 Ziff.7 S.3 RTVRh). Der Anwendungsbereich des arbeitsschutzrechtlich erfreulichen Freizeitausgleichs wäre also wiederum stark verkleinert, wenn sich nicht hier, wie unten dargelegt wird, das RhSchAbk als Grenze erweisen würde.

Bis zum 1.1.60 waren nach den Bestimmungen des § 4 RTVRh 1953 und 1957 dem Besatzungsmitglied in Kalendermonaten mit 4 Sonntagen 2, in Kalendermonaten mit 5 Sonntagen 3 freie Sonntage mit 34 Stunden Ruhezeit zu gewähren. Für den gefahrenen Pflichtsonntag wurde neben dem Lohnzuschlag ein freier Werktag gegeben. Mußte aus betrieblichen Gründen an freien Sonntagen gefahren werden, so fand ein Freizeitausgleich nicht statt, sondern die Vergütung bestand aus einem Tagelohn und einem Zuschlag von 100%.

2) Das am 1.12.59 in Kraft getretene RhSchAbk hat mit die Neufassung der tarifvertraglichen Regelung über die Sonntagsruhe bewirkt. Nach Art.16 RhSchAbk steht dem Rheinschiffer auf je 6 Arbeitstage ein Ruhetag von 24 Stunden zu, der unmittelbar im Anschluß an die Nachtruhe zu gewähren ist und "soweit möglich" mindestens 26-mal im Jahr auf einen Sonntag fallen muß.[18a)] Außerdem müssen die für Sonntagsfahrt angefallenen freien Tage innerhalb einer Zeitspanne von höchstens 3 Monaten gegeben werden. Damit ist der Gefahr, daß der Arbeitnehmer

---

17a) In der Neufassung des RTVRh vom 1.4.62 wurde diese Bestimmung gestrichen und einer Protokollnotiz vorbehalten.

18) Bereitschaftsdienst ist hier entsprechend § 3 Ziff.4a S.2 RTVRh bei vorgesehener Hafenarbeit als Warten auf weitere Anordnung zu verstehen.

18a) Diese Bestimmung wurde mit der Neufassung v.1.4.62 auch in den RTVRh § 4 Ziff.2 Abs.2 aufgenommen.

über längere Zeiträume hinweg ohne Unterbrechungen durch freie Tage in Anspruch genommen werden kann, besser entgegengetreten als bei der tarifvertraglichen Regelung.
Ferner widersprechen m.E. § 3 Ziff.4b u.c, § 4 Ziff.3 1.S. u.Ziff.7 RTVRh dem Art.16 RhSchAbk und sind daher nicht rechtswirksam. Der von Art.16 RhSchAbk für jegliche Sonntagsarbeit, (also auch für Sonntagsarbeit im Hafen, für Sonntagsfahrt, die bis 12 Uhr beendet ist, und für Sonntagswachen), angeordnete Freizeitausgleich darf nicht dadurch aufgehoben werden, daß er durch Barvergütung abgefunden wird. Die beiden Vergütungsformen sind als Arbeitsbedingungen im Hinblick auf den Arbeitszeitschutz inhaltlich ungleich. Nach Art.14 Ziff.2 RhSchAbk ist es zwar möglich, Barvergütung durch Freizeit und Landgang abzugelten, den umgekehrten Fall, der zur Verminderung der Freizeit führt, will jedoch Art.16 RhSchAbk gerade vermeiden. Es hätte einer besonderen Bestimmung im RhSchAbk bedurft, wenn die Abgeltung des Ruhetages durch Barvergütung zulässig sein sollte.

Als Ergebnis der Überlegungen ist daher festzuhalten, daß entgegen § 3 Ziff.4b, c und Ziff.7 RTVRh für Sonntagsarbeit im Hafen, für Sonntagsfahrt, auch wenn sie vor 12 Uhr beendet wird, und für Sonntagswache gemäß Art.16 RhSchAbk Freizeitausgleich zu gewähren ist. Die freien Tage dürfen nicht durch Zahlung eines Tagelohnes abgegolten werden und sind entgegen § 4 Ziff. 3 S. 1 RTVRh im Zeitraum von drei Monaten zu geben.

3) Der noch nicht 18 Jahre alte Jugendliche darf nach § 36 Ziff.6 JASchG an 13 Sonn- und gesetzlichen Feiertagen im Kalenderjahr während der Fahrt beschäftigt werden, wofür ihm jeweils ein ganzer freier Werktag zu gewähren ist, gleichgültig ob die Sonntagsfahrt nur wenige Stunden oder den ganzen Tag gedauert hat.[19)]

---

19) Ebenso Brennberger-Bauernfeind, JASchG Kom., § 36 Anm.8

Dieser Ausgleichsanspruch ist im Gegensatz zu den tarifvertraglich und im RhSchAbk geregelten parallelen Ansprüchen öffentlichrechtlicher Art. Der Arbeitgeber macht sich strafbar, wenn er dem Jugendlichen die Ausgleichstage nicht gewährt, § 67 Ziff.5 JASchG.

An den übrigen Sonn- und gesetzlichen Feiertagen besteht ein Beschäftigungsverbot. Nur in den Notfällen des § 20 JASchG oder wenn das Gemeinwohl i.S.d. § 62 JASchG es erfordert, sind Ausnahmen zulässig.
Für die Beschäftigung von Frauen an Sonn- und Feiertagen gelten keine Besonderheiten, da die Binnenschiffahrt als Verkehrsgewerbe von den Bestimmungen des § 19 Abs.1 u.2 AZO ausgenommen ist (§§ 19 Abs.3, 17 Abs.3 AZO).

4) Für Sonntagsfahrt einschließlich angeordneter Bereitschaft ist neben dem Freizeitausgleich ein Zuschlag von 70% des Tagelohnes zu gewähren, § 3 Ziff.4a RTVRh. Wird die Fahrt vor 12 Uhr beendet, so sind 70% Zuschlag für 6 Stunden zu zahlen. Für Sonntagsarbeit im Hafen gilt Entsprechendes nach § 3 Ziff.4b RTVRh. Der Zuschlag muß hier für mindestens 4 Stunden bezahlt werden. Wenn die auf Sonntag in einem Hafen oder Liegeplatz angesetzte Schicht (Fahrt oder Arbeit) spätestens bis zu ihrem festgesetzten Beginn abgesagt wird, ist gemäß § 3 Ziff.4d RTVRh jedes Besatzungsmitglied mit 5.--DM zu entschädigen.
Für das Wachehalten an Sonntagen setzt § 4 Ziff.7 RTVRh eine Vergütung von 19.--DM, bzw. 11.--DM beim Schiffsjungen, was einem reichlichen Tagelohn entspricht, fest.

Das RhSchAbk kennt eine Lohnregelung nur für Sonn- oder Feiertagsarbeit im Hafen oder am Umschlagsplatz. Danach sind die Stunden als Überstunden mit den gesetzlich oder durch Tarifvertrag festgesetzten Zuschlägen zu vergüten, Art.15, 14 RhSchAbk.

II. Das Recht der Feiertagsruhe

1) Aus der Zahl der gesetzlichen Feiertage nimmt § 5 RTVRh 8 hohe Feiertage heraus[20], die freizugeben sind. Er geht

---

20) Neujahr, 1.Mai und jeweils beide Feiertage zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten

damit über die in Art.15 RhSchAbk geforderten 7 freien Feiertage hinaus. Die Dauer der Freizeit und der Schichtbeginn am nächsten Arbeitstag ist wie bei der Sonntagsruhe geregelt. Vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten ist spätestens um 12 Uhr Frühschluß zu machen, es sei denn, die Fahrt muß "aus zwingenden, nicht vorherzusehenden Gründen" fortgesetzt werden, wobei dann der Schichtbeginn am nachfolgenden Arbeitstag um die über 12 Uhr hinaus gefahrenen Stunden verschoben wird, § 5 Ziff.5 RTVRh.

Die Feiertagsruhe darf nach § 5 Ziff.2 RTVRh nur "aus zwingenden betrieblichen Gründen" nicht eingehalten werden. Hier ist Art.15 Ziff.1 i.V.m. Art. 8 Lit.b, d u.f RhSchAbk präziser gefaßt. Er zählt abschließend die Ausnahmefälle auf, in denen eine Durchbrechung der Feiertagsruhe gerechtfertigt ist. Die tarifvertragliche Generalklausel wird daher durch das RhSchAbk eingeschränkt.

Zwingende betriebliche Gründe i.S.d. § 5 Ziff.2 RTVRh sind nur gegeben, wenn:

"1.) an Bord befindliche Güter zu verderben drohen,
2.) bei Unfällen oder Rettungsaktionen, bei Hochwasser, Sturm und plötzlicher Eisgefahr und
3.) wenn sich während der Fahrt herausstellt, daß der Anschluß an ein Seeschiff versäumt werden könnte."
(Art. 15 Ziff.1 i.V.m.Art. 8 Lit.b, d u.f RhSchAbk).

Einen Freizeitausgleich von 1 1/2 freien Tagen für Feiertagsarbeit sieht § 5 Ziff.2 l.S. RTVRh vor, wenn der Feiertag auf einen Sonntag fällt.

Das RhSchAbk trifft hier keine besondere Regelung. Es ist auf den bei der Sonntagsruhe in Art.16 RhSchAbk festgelegten Freizeitausgleich zurückzugreifen, so daß sich hier Tarifvertrag und Abkommen im Grundsätzlichen decken. Wird an einem Feiertag nur wenige Stunden gearbeitet, dann gelten die oben zur Sonntagsruhe gemachten Ausführungen entsprechend. Auch für die Feiertagswache gibt es nur einen Freizeitausgleich, wenn es sich zugleich um eine Sonntagswache handelt. Gegenteiliges kann aus dem Wortlaut des Art.22 RhSchAbk[21] nicht entnommen werden, denn wann dem zum Wachdienst an Bord

---

21) Art.22 RhSchAbk.: "Die zum Wachdienst an Bord verbleibenden Rheinschiffer haben, unabhängig von der ihnen dafür zustehenden Ersatzruhe, Anspruch auf eine Sonderzulage, falls ..."

verbleibenden Rheinschiffer eine Ersatzruhe zusteht, ergibt sich wiederum aus Art.16 RhSchAbk. Insoweit ist also § 5 Ziff.4 RTVRh durch das RhSchAbk ergänzt und abgeändert.

Beim noch nicht 18 Jahre alten Jugendlichen ist als Besonderheit hervorzuheben, daß sich das Beschäftigungsverbot und die zugelassenen Ausnahmen (§§ 18 Abs.1, 36 Ziff.6 JASchG) auf alle gesetzlichen Feiertage erstrecken und daß bei jeder Feiertagsarbeit Freizeitausgleich zu gewähren ist, gleichgültig ob sie zugleich Sonntagsarbeit ist oder nicht. Ferner ist dem Jugendlichen nach § 36 Ziff.5 JASchG vor dem Neujahrs-, Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfest spätestens um 14 Uhr Frühschluß zu geben.

2) Für Fahrt und für Arbeit im Hafen ist an den hohen Feiertagen ein Zuschlag von 100% des Tagelohnes zu zahlen. An den übrigen gesetzlichen Feiertagen, die in § 5 Ziff.1 RTVRh nicht aufgeführt sind, beträgt nach § 5 Ziff.3 RTVRh der Zuschlag 70% des Tagelohnes. Maßgebend dafür, welche Tage als gesetzliche Feiertage gelten, sind die Gesetze des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.
Der Wache ist nach Art.22,16 RhSchAbk an einem hohen Feiertag, der auf einen Sonntag fällt, ein freier Tag zu gewähren und gemäß § 5 Ziff.4 RTVRh ein Zuschlag von 50% des Tagelohnes zu zahlen. An hohen Feiertagen, die auf einen Wochentag fallen, besteht die Wachvergütung aus einem Zuschlag von 100% des Tagelohnes, mindestens jedoch 19.--DM bzw. 11.--DM. An den übrigen gesetzlichen Feiertagen beträgt die Wachvergütung nach § 4 Ziff.7 RTVRh 19.-- DM, bzw. 11.--DM beim Schiffsjungen.

III. Tatsächliches zur Sonn- und Feiertagsruhe

1) Das in X beheimatete Schleppboot von 2000 PS ist nach den Aufzeichnungen des Kapitäns in der Zeit vom 9.3.59 bis zum 8.3.60 an 25 Sonntagen eingesetzt gewesen, wovon

3 Sonntage weniger als 6 Stunden Betriebszeit hatten. An 24 Sonntagen wurde "Sonntag gehalten", d.h. freigegeben. Dabei wurde nur einmal der Frühschluß um 2 Stunden überschritten, an den übrigen Tagen wurde er im wesentlichen, bis auf Überschreitungen von wenigen Minuten, eingehalten. Auch kam es bei den arbeitsfreien Sonntagen in keinem Fall zu einer Verkürzung der tariflichen ununterbrochenen Freizeit.
Die Feiertagsruhe wurde wie vorgeschrieben an Ostern, Pfingsten, Weihnachten, Neujahr und am 1.Mai gewährt, zusätzlich an Himmelfahrt.
Wie wenig man sich jedoch an die damals noch geltende Tarifvertragsbestimmung über die 2 Pflichtsonntage und 2 bzw. 3 freien Sonntage im Monat hielt, zeigt, daß in den Monaten Juni, August, September und Dezember 1959 jeweils an 3 und im November sogar an 4 Sonntagen gefahren wurde.

Ähnlich sind die Verhältnisse auf dem in Y beheimateten schleppenden Motorgüterschiff von 1146 t und 1100 PS.

Vom 23.2. bis 31.12.59 waren 18 Sonntage nicht frei, davon 2 mit weniger als 6 Stunden Betriebszeit. An 23 Sonntagen wurde die Freizeit eingehalten, an 2 Sonntagen davon jedoch jeweils um 1 1/2 Stunden verkürzt. Viermal wurde der Frühschluß nicht eingehalten. Die Feiertagsruhe wurde aber außer an den tariflich vorgeschriebenen, an 3 weiteren Feiertagen gewährt.[22]

Das Verhältnis von freien Sonntagen zu Arbeitssonntagen ist bei der in X beheimateten Schubeinheit von rund 6000 t und 1200 PS noch ungünstiger.[23]

Ihre Besatzung hatte vom 2.11.59 bis 19.2.60 nur an 2 Sonntagen frei, während an 11 Sonntagen gearbeitet wurde. Neujahr wurde eingehalten und über Weihnachten wurde Urlaub gewährt.

Dies hat sich auch nicht mit der ab 1.1.60 in Kraft getretenen tarifvertraglichen Neuregelung der Sonntagsruhe geändert. Von 4.5. bis 2.6.60 führte das Schiff 4 Reisen durch, wobei die Besatzung an 4 Sonntagen beschäftigt war. Bei ebenfalls 4 Reisen in der Zeit vom 29.7. bis 25.8.60 wurde an 3 Sonntagen gefahren und an einem die Ruhezeit eingehalten.

---

22) Aus dem Tagebuch des Kapitäns
23) Aus dem Reisebericht der Schubeinheit

Bemerkbar macht sich hier insbesondere, daß die Schubeinheit ständig im Pendelverkehr zu einem Seehafen eingesetzt ist und daher häufig Anschluß an Seeschiffe fahren muß.

Allgemein ist zu beachten, daß Sonntagsarbeit häufiger in der Gestalt von Sonntagsfahrt als in Gestalt von Arbeit im Hafen auftritt. In den Hafenbetrieben, auch in den Seehäfen, herrscht grundsätzlich Sonntagsruhe. Ausnahmen machen allerdings Umschlagstellen von großen Industriewerken, die in durchlaufender Arbeitsweise betrieben werden und aus produktionstechnischen Gründen auf Lade- und Löscharbeiten an Sonntagen angeblich nur unter außergewöhnlichen wirtschaftlichen Nachteilen verzichten können.

2) Die Gründe zur Sonn- und Feiertagsarbeit sind insbesondere in wirtschaftlichen Überlegungen der Schiffahrtsunternehmen zu suchen. Ablehnung von Sonntagsfahrt und -arbeit im Hafen bedeuten Verzicht auf Ladung. Der Auftraggeber wendet sich an die Konkurrenz, die nicht nur bei in- und ausländischen Schiffahrtsunternehmen, sondern auch bei der Eisenbahn und dem Güterfrachtverkehr[24] zu suchen ist.

Sinkt die Nachfrage nach Transportraum, dann drosselt das Schiffahrtsunternehmen die Sonntagsarbeit, was sich insbesondere seit dem am 1.1.60 tariflich angeordneten Freizeitausgleich von 1 1/2 Werktagen für jeden gefahrenen Sonntag und der zusätzlich eingetretenen Erhöhung des Lohnzuschlags von 50% auf 70% zeigte. Letztlich ist es auch der beachtliche Lohnzuschlag von 100% für Arbeit an hohen Feiertagen, der mit anderen Gründen zu der in der Praxis nur noch selten anzutreffenden Feiertagsarbeit geführt hat.

Die hohe Kapitalanlage, die in einem Schiff steckt, zwingt zur ständigen Nutzung des Frachtraumes, insbesondere bei kleinen Unternehmen (Partikulierschiffahrt), die ohne

---

24) Memorandum über die Sonntagsruhe in der Westeuropäischen Binnenschiffahrt, hsg. v.Evangel.Reichsverband der Binnenschiffermission Deutschlands, 1958, S.17.

finanzielle Rücklagen die Motorisierung ihrer Fahrzeuge durchgeführt haben. Dieser wirtschaftliche Druck wird u.U. durch Eisgang, Niedrigwasser oder mangelndes Ladungsaufkommen bedingte Liegetage zusätzlich verstärkt.
Andererseits ist zu beachten, daß im gesamten Bereich der Westdeutschen Kanäle seit 19.10.58 absolute Sonntagsruhe besteht und nur besonders eilige Fälle nach begründeter Voranmeldung geschleust werden.
Auf dem Neckar wird dagegen nach wie vor sonn- und z.T.feiertags geschleust mit der Begründung, daß die sonst eintretenden Verkehrsstauungen zu langen Wartezeiten vor den Schleusen führen und dadurch ein erheblicher Teil des Frachtguts auf andere Verkehrsträger abwandern würde[25].

3) Die Einstellung des fahrenden Personals zur Sonntagsruhe ist unterschiedlich.

Ein bei einem Partikulier angestellter Schiffsführer erzählte mir, daß ein ihm bekannter, 54 Jahre alter Schiffsführer nach unzähligen Nacht- und Sonntagsfahrten wieder einmal in die Kirche wollte und dann auf dem Weg dorthin einen Schlaganfall erlitt.

In anderem Zusammenhang sagte er mir, daß er selbst sonntags fährt, wenn das ihm anvertraute Schiff beladen ist. Das sei Ehrensache und von jeher so. Ein anderer Schiffsführer von einer mittleren Tankreederei bestätigte mir dies auch als seine eigene Praxis.

Die jüngeren Besatzungsmitglieder sind meistens wegen des Mehrverdienstes an der Sonntagsarbeit interessiert. Dem Verheirateten, der seine Familie nicht mit an Bord hat, ist Sonntagsarbeit mit Freizeitausgleich lieber als ein Ruhetag draußen "in der Wüste", von wo er nicht nach Hause kommt.

---

25) Stellungnahme der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Stuttgart, v.18.5.60, Aktz. B 2168/60 zu einer brieflichen Anfrage eines Neckarschiffers.
Die Schleusenbetriebszeiten auf dem Neckar gehen an Sonn- und Feiertagen bei Doppelkammerschleusen von 7 bis 15 Uhr 30, bei Einkammerschleusen von 7 bis 18 Uhr, Bekanntmachung Nr. 53/61 t v. 17.3.61. Am 1. und 2. Weihnachtsfeiertag,an Neujahr, am Ostermontag, 1.Mai und am Pfingstsonntag ruht der Schleusenbetrieb.

Überhaupt ist oft die Klage zu hören, daß Sonntagsruhe und freie Tage nichts wert sind, wenn man nicht nach Hause kann. Lebt die Familie mit an Bord, dann ist sie, ob sie will oder nicht, in den Arbeitsrhythmus miteingespannt. Überlange Fahrzeiten und häufige Sonntagsfahrt führen dann teilweise dazu, daß die Familie wieder an Land übersiedelt und oft den Mann mit sich u.in einen anderen Beruf zieht. Aber auch die meisten Matrosen und Schiffsjungen empfinden die Unsicherheit, ob und wann ein Sonntag freigegeben wird, als lästig. Häufig entscheidet es sich erst am Samstag, ob Sonntag gehalten wird oder nicht. Wann freie Tage als Ausgleichsfreizeit für Sonntagsfahrt gegeben werden, ist erst bis Arbeitsschluß des vorhergehenden Tages, bei ankommenden Schiffen bis 20 Uhr bekanntzugeben, § 4 Ziff.4 RTVRh.

Aus Gründen des starken Personalmangels war die Lage im Sommer 1960 so, daß Urlaub und angesammelte Ausgleichsfreizeit durchschnittlich nur alle 2 Jahre gewährt werden konnten, wenn nicht eine Abfindung in Geld erfolgte.[26)]

4) Nach der Empfehlung des Allgemeinen Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt[27)] bleibt im Einverständnis mit der Gewerkschaft ÖTV der Jugendliche während der Fahrt an Sonn- und Feiertagen an Bord in Rufbereitschaft für notwendige Dienstleistungen, auch wenn er schon an 13 Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen im Kalenderjahr beschäftigt worden ist. Diese Rufbereitschaft für notwendige Dienstleistungen könnte in Widerspruch mit § 36 Ziff.6 i.V.m. §§ 35 Abs.1, 18 Abs.1 JASchG stehen.
Die für den Jugendlichen zulässige Beschäftigung während der Fahrt an 13 Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen ist rasch ausgeschöpft, zumal jeder gesetzliche Feiertag mitzuzählen ist,

---

26) Eigene Wahrnehmungen. Vgl. zu dem gesamten Fragenkomplex: Memorandum zur Sonntagsruhe, a.a.O. S.18f; Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt, Die Rheinschiffahrt 1958, S.305f; Möllers, Sonntagsfahrt oder Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt, ÖTV-Presse-Schiffahrt 1958, S.204; Wv., Der Rhein braucht Sonntagsruhe, Westdeutsche Allgemeine, Duisburg, v.28.4.60; Landurlaub für Schiffer wird selten, Die Welt v. 26.11.55 Nr.275.

27) Schreiben des Allg.Arbeitgeberverbandes für die Rheinschiffahrt v.22.9.60 an die Geschäftsführungen der Betriebe.

der am Betriebssitz des Unternehmers als gesetzlicher Feiertag gilt. Absolute Sonntagsruhe für das jugendliche Besatzungsmitglied würde bedeuten, daß die Fahrt an den restlichen Sonn- und gesetzlichen Feiertagen des Jahres nicht mehr zulässig wäre, soweit der Jugendliche zur Mindestbemannung gehört[28].

Sinn der für den Jugendlichen vorgeschriebenen Sonntagsruhe ist, daß er in regelmäßigem Turnus nach 6 Arbeitstagen einen Ruhetag erhält, um sich erholen zu können. Neben dem reinen Erholungszweck soll der Sonn- und Feiertag dem Jugendlichen die Möglichkeit geben, durch freie Gestaltung dieser Zeit seine Persönlichkeit zu entfalten. Wird ihm die Sonntagsruhe an Bord des fahrenden Schiffes gewährt, so ist der Erholungswert dieser Zeit schon dadurch eingeschränkt, selbst wenn er nicht zu Dienstleistungen gebraucht wird, daß seine Kameraden unmittelbar in seiner Nähe arbeiten müssen, daß er unwillkürlich immer wieder auf den Fahrvorgang achtet usw.

Wesentlich stärker als die Möglichkeit zur Erholung ist auf dem fahrenden Schiff die Möglichkeit der Persönlichkeitsentfaltung eingeschränkt. Der Jugendliche kann es sich zwar in seiner kleinen Schiffswohnung gemütlich machen, aber er kann nicht an Land, dort am gesellschaftlichen Leben teilnehmen, Verwandte und Bekannte besuchen etc., alles Dinge, die während der Woche so gut wie nicht möglich sind. Trotzdem meine ich, daß es zulässig ist, dem Jugendlichen den Ruhetag an Bord zu geben, sofern ihm für die eingeschränkte Möglichkeit der Erholung und Persönlichkeitsentfaltung § 36 Ziff.6 S.2 JASchG entsprechend Ausgleichsfreizeit gewährt wird. Die Ausgleichsfreizeit, die genauso wie diejenige für Sonntagsarbeit an Land gegeben werden muß[29], bietet dann ausreichende Gewähr dafür, daß die durch die Fahrt eingeschränkte Sonntagsruhe wieder ausgeglichen wird.

---

28) Mit aus diesem Grund hält Brennberger-Bauernfeind, JASchG Kom., § 36 Anm.2, das Gewähren der Sonntagsruhe während der Fahrt in Form von Rufbereitschaft für zulässig. M.E. ist jedoch dieses Argument nicht tragend, denn der Schiffsjunge könnte ja zusätzlich zur Mindestbemannung gefahren werden.

Die Rufbereitschaft während der Sonntagsruhe darf aber nicht dazu führen, daß der Jugendliche des öfteren in dieser Zeit beschäftigt wird, denn dann ist der Kern des § 36 Ziff.6 JASchG verletzt, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit ist angegriffen. Die Grenze dafür, inwieweit es sich um echte, innerhalb der eingeschränkten Sonntagsruhe zulässige Rufbereitschaft handelt, ist wie oben bei der verlängerten Schichtzeit (2.Teil B.II.) zu ziehen. Wenn der Jugendliche tatsächlich nicht oder sehr selten zu Dienstleistungen eingesetzt wird und praktisch nur an Bord sein muß, um den Bestimmungen der RhSchUO zu genügen, hat er seine eingeschränkte Sonntagsruhe. Die Rufbereitschaft verliert nicht schon dadurch ihren Charakter, daß der Jugendliche nur morgens beim Losmachen und abends beim Festmachen des Schiffes mithelfen muß. Die Sonntagsruhe besitzt hier noch den vom JASchG geforderten Erholungswert, der durch den Freizeitausgleich ergänzt wird.
Auch bei bloßer Wachbereitschaft braucht noch keine verbotene Sonntagsarbeit vorzuliegen. Der Jugendliche hat hier seine Ruhezeit, wenn er nicht allzuoft durch die Wünsche seiner Kameraden gestört wird, die an Land gebracht oder von dort geholt werden wollen. Die Rufbereitschaft schlägt aber in Arbeitsbereitschaft und damit in verbotene Sonntagsarbeit um, wenn z.B. mit einer dreiköpfigen Besatzung auf einer schleusenreichen Strecke gefahren wird.

---

29) Brennberger-Bauernfeind, JASchG Kom., § 36 Anm.2, will für an Bord des fahrenden Schiffes verbrachte Sonntagsruhe keine Ausgleichsfreizeit gewähren.

5. Teil

Besonderheiten in der Rheinschiffahrt
Die Rechtsdurchsetzung
Zusammenfassung und Ausblick

A. Besonderheiten in der Rheinschiffahrt

I. Die Arbeitszeit auf Hafenbooten

1) Hafenboote sind Schlepper, die nach den einschlägigen Bestimmungen zum Schleppen und Bugsieren im Hafen und in der Kanalfahrt zugelassen sind. Für sie gelten besondere Arbeitszeitbestimmungen des RTVRh, wenn sie im Hafendienst[1] eingesetzt sind, § 2 RTVRh-Hafenboote. Das RhSchAbk findet dagegen nach Art.1 Ziff.2a auf Schiffen, die ausschließlich oder überwiegend im Hafen verwendet werden, keine Anwendung.

Zunächst fällt auf, daß nach § 4 Ziff.1 RTVRh-Hfb. die Fahrzeit im Hafendienst das ganze Jahr über 12 Stunden beträgt, wobei die Nachtruhe in der Zeit zwischen 18 und 8 Uhr liegt.

Dann erscheint mir fraglich, ob § 4 Ziff.4 u.5 RTV-Hfb mit § 7 Abs.2 AZO vereinbar sind. Danach sind bei gemischter Beschäftigung, wenn der Arbeitstag mit Hafendienst beginnt und mit Streckendienst endet, die tarifvertraglichen Fahrzeitvorschriften anzuwenden. Nach 10 Stunden Hafendienst wären also in den Sommermonaten noch 4 Stunden Streckendienst möglich. Es ist schwer vorstellbar, daß hier durch diese 4 Stunden die Gründe, die zu einer allgemeinen Einschränkung des Hafendienstes auf 12 Stunden führten, weggefallen sind. § 4 Ziff.5 RTVRh-Hfb. setzt im umgekehrten Fall, bei Arbeitsbeginn im Streckendienst und Arbeitsende im Hafendienst,

---

1) Hafendienst ist Arbeit innerhalb der in § 3 RTVRh-Hafenboote festgesetzten Hafengebiets-grenzen. Er steht im Gegensatz zum Streckendienst, bei dem der Schlepper im Kanal oder Fluß zwischen verschiedenen Häfen eingesetzt ist.

die Fahrzeit auf 12 Stunden fest. Die darüber hinausgehenden Stunden erfaßt S.2 derselben Bestimmung nur lohnrechtlich. Die nach dem Tarifvertrag mit einem Zuschlag von 50% zu vergütenden Stunden sind m.E. verbotene Mehrarbeit, denn den Bestimmungen Ziff.4 u.5 liegt kein Tatbestand zugrunde, bei dem regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft anfällt. Die Bestimmungen sind infolgedessen nichtig und damit fehlt die rechtliche Grundlage für eine Arbeitszeitverlängerung an Tagen mit gemischtem Dienst.

Eine im Hinblick auf den Schutz der Sonntagsruhe erfreuliche Vorschrift ist § 4 Ziff.6 RTVRh-Hfb. Wird an Samstagen nach vorausgegangenem Streckendienst nach 14 Uhr noch Hafendienst geleistet, ist dieser als Mehrarbeit und nach 18 Uhr als Nachtarbeit zu vergüten. Allerdings schränken S.3 und 4 der Bestimmung den Wirkungsbereich dieser Vorschrift wieder ein, dadurch, daß unmittelbare Verschleppungen des Streckenanhanges innerhalb der Hafengebietsgrenzen nicht als echter Hafendienst gelten und hier eine Mehrarbeitsvergütung erst nach 12 Fahrstunden erfolgt.

2) Am 3.8.60 fuhr das in A beheimatete Hafenboot X (225 PS) wie gewöhnlich um 7 Uhr von seinem Liegeplatz ab[2]. Der Schiffsführer kam von seiner Wohnung an Land. Der Matrose, der in Regensburg zu Hause ist und in Mannheim kein Zimmer besitzt, hatte wie üblich in dem kleinen Schlafraum an Bord übernachtet. Er wirft nun den Motor im engen Maschinenraum an und macht die Haltedrähte los. Während der halbstündigen Fahrt zur Kahnliegestelle, der Schiffsführer hatte die Order von seiner Firma schon vom Vortag her in der Tasche, arbeitet der Matrose im Maschinenraum. Dann muß ein Schleppkahn aufgenommen werden. Ein Besatzungsmitglied des Kahns hat dem Matrosen den Schleppstrang zugeworfen, den er am Boot festmacht. Während der einstündigen Fahrt zum Gaswerk kocht er auf Weisung des Schiffsführers in der sehr engen Küche Tee und beginnt dann mit dem Abwaschen des Decks. Unterdessen fährt das Hafenboot nach Erledigung des Schleppauftrages vom Gaswerk zurück zur näch-

---

2) Eigene Wahrnehmungen

sten Orderstelle[3]. Da ein neuer Auftrag von seiner Firma noch nicht vorliegt, fährt der Schiffsführer weiter in Richtung Zentrum des Hafengebiets, wo er wieder an einer Orderstelle anlegt.

Alle Arbeiten bis auf das Steuern des Bootes hat der Matrose zu verrichten. So hatte er in der Zwischenzeit den Schleppstrang losgeworfen und das Fest- und Losmachen des Bootes an den einzelnen Anlegestellen besorgt.

Während der einstündigen Wartezeit an der Orderstelle wird gevespert. Dann gibt es einen Schleppauftrag, der von 10 Uhr 30 bis 11 Uhr 30 ausgeführt wird. Der Matrose beginnt das Deck zu teeren, wozu er 1 1/2 Stunden benötigt, die Arbeit wird durch die erforderlichen Tätigkeiten beim Fest- und Losmachen des Schleppkahnes unterbrochen. Zur zentralen Orderstelle zurückgekehrt,ergibt sich wieder eine Wartezeit von 1 1/2 Stunden, weil ein Schleppzug, von dem einzelne Kähne im Hafengebiet verschleppt werden sollen, verspätet einläuft. Schiffsführer und Matrose machen in dieser Zeit ihre Mittagspause.
Nachmittags ist der Arbeitsanfall etwa ähnlich. Um 17 Uhr ist Feierabend.

Würdigt man diesen Arbeitstag arbeitszeitrechtlich, so ergibt sich folgendes Bild. Die Stunden, die der Schiffsführer am Steuer steht, sind reine Arbeitszeit. Seine Belastung ist im Hafendienst infolge des dichteren Verkehrs stärker als auf freier Strecke.
Der Matrose ist während der Fahrt so gut wie immer beschäftigt. Zwar ist die von ihm in Ordnung zu haltende"Putzfläche" kleiner als auf anderen Schiffen, doch hat er außer ihr die Maschinenanlage zu betreuen und muß öfters als z.B. auf einem Stromschlepper Kähne festmachen oder wieder loswerfen und beim An- und Ablegen des Bootes mithelfen.

Während der Wartezeiten sind beide Besatzungsmitglieder nur geringfügig beansprucht. Es sind jedoch keine

---

3) Orderstelle ist eine ständig besetzte Vermittlungszentrale, die Aufträge der Binnenschiffahrtsunternehmen an ihre Fahrzeuge übermittelt.

echten Ruhezeiten, denn es ist ein ortgebundenes Warten auf neuen Arbeitseinsatz, wobei in den meisten Fällen ungewiß ist,wie lange es dauert. Die für eine Ruhezeit notwendige Erholungs- und Entfaltungsmöglichkeit ist auf einem Hafenschlepper infolge der engen räumlichen Verhältnisse nicht gewährleistet. Zulässig ist dagegen, daß Schiffsführer und Matrose ihre Vesperpausen in die Wartezeiten legen, sofern die Pausendauer tatsächlich ohne Beschäftigung eingehalten wird. Die Lage der Pause braucht hier ausnahmsweise nicht auf die Stunde genau im voraus festzustehen[4]. Im übrigen sind die Wartezeiten überwiegend als Zeiten der Arbeitsbereitschaft zu werten. An dem geschilderten Tag waren es insgesamt 4 Stunden[5]. Sie waren ziemlich gleichmäßig auf den ganzen Arbeitstag verteilt. Eine Arbeitszeitverlängerung auf 12 Stunden erscheint mir daher bei dieser Sachlage gerechtfertigt.

Andere Arbeitszeitverhältnisse waren auf dem ebenfalls in A beheimateten Hafenboot Y (300 PS) anzutreffen. Es ist mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet und kann ständig direkt von der Firma aus zu seinem Einsatzort dirigiert werden. Bei ihm fällt neben längerer Fahrzeit erheblich weniger Wartezeit als beim Hafenboot X an.

So ist nach nur 8-stündiger Nachtruhezeit die Besatzung des Schleppbootes Y am 3.8.60 von 5 bis 17 Uhr eingesetzt gewesen, wobei lediglich zwischen 15 und 16 Uhr auf neue Order gewartet werden mußte.

Hier kann nicht mehr von einer Arbeitszeit gesprochen werden, in die regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Zumindest die über 10 Stunden hinaus geleistete Mehrarbeit ist sowohl beim Schiffsführer als auch beim Matrosen verbotene Mehrarbeit.

---

4) Vgl. oben, 2.Teil A.IV, um 9 u. 13 Uhr war i.d.R. Pause.

5) Nachmittags mußte nach der Verschleppung des verspätet eingetroffenen Schleppzuges zunächst eine halbe Stunde und dann nach der Durchführung des neuen Auftrags wieder 1 Stunde auf Order gewartet werden.

II. Die Arbeitszeit auf dem Bunkerboot

Ein Bunkerboot ist ein kleines Motortankschiff, das Gasöl, Trinkwasser und z.T. auch Kohlen zum Verkauf an Bord hat. Die Arbeitszeit auf Gasölbunkerbooten ist im RTVRh durch eine Protokollnotiz vom 1.5.57 besonders geregelt. Danach beträgt die Arbeitszeit der Besatzung 7 1/2 Stunden täglich und 45 Stunden wöchentlich. Zwischen Fahr- und Arbeitszeit wird nicht unterschieden, S.2 der Protokollnotiz. Nach S.3 der Bestimmung ist die über 7 1/2 Stunden hinaus geleistete Arbeit Mehrarbeit und als solche zu vergüten.
Der Grund zu dieser interessanten Gleichsetzung von Arbeits- und Fahrzeit ist darin zu finden, daß das Bunkerboot im Laufe des Arbeitstages nur verhältnismäßig wenig fährt. Der Matrose, der mit dem Schiffsführer allein an Bord ist, hat während der Fahrt neben den üblichen Bordarbeiten das Tankgeschirr in Ordnung zu halten. Hat das Bunkerboot an einem Schiff festgemacht, das Öl tanken will, so sind beide Besatzungsmitglieder mit dem Legen der Leitungen und dem Überwachen des Pumpvorganges voll ausgelastet.
Arbeitszeitverlängerungen über 7 1/2 Stunden hinaus sind nur im Rahmen der AZO zulässig, d.h. da eine tarifvertragliche Arbeitszeitverlängerung nach § 7 Abs.1 AZO fehlt, sind auch Verlängerungen bis zu einer täglichen Arbeitszeit von 10 Stunden nur bei anderer Verteilung der Arbeitszeit gemäß § 4 AZO,bei Arbeitszeitverlängerung an 30 Tagen nach § 6 AZO, in den Fällen des § 14 AZO oder mit Zustimmung des Gewerbeaufsichtsamts nach § 8 AZO zulässig.
In der Praxis lösen sich z.T. mehrere Bunkerboote im Hafendienst gegenseitig ab, so daß dann die 7 1/2-stündige Arbeitszeit eingehalten werden kann. Andererseits sind aber auch 10- und 12-stündige Fahrzeiten anzutreffen, die nach der AZO nicht gerechtfertigt sind.

III. Die durchlaufende Arbeitsweise in der Esso-Tankschiffahrt

1) Die Esso Tankschiff Reederei GmbH. hat zu dem von ihr mit der Gewerkschaft ÖTV abgeschlossenen Rahmentarifvertrag für die Binnenschiffahrt erstmals am 1.4.59 ein Zusatzabkommen für ihre Motortankschiffe vereinbart, die im Tag- und Nachtdienst innerhalb des Rheinstromgebiets fahren.

Die Besatzung eines solchen ununterbrochen eingesetzten Radartankers besteht aus 3 Schichten, von denen jede nach § 2 d.Abk. mit 1 Schiffsführer oder Steuermann und 2 Matrosen besetzt sein muß. 2 der Schichtbesatzungen sind ständig an Bord und lösen sich in einem innerbetrieblich geregelten Wechsel am Arbeitsplatz ab. Nach einer 20-tägigen Einsatzzeit erhält jede Schichtbesatzung 10 freie Tage an Land.

Die Vergütung erfolgt mit einem Schichtfahrtzuschlag von 49% des Grundgehaltes bzw. -lohnes. Der Zuschlag umfaßt nach § 4 Abs.2 d.Abk. die Mehrarbeit, die Nachtarbeit und die Arbeit an 2 Sonntagen. Fällt ein dritter Sonntag in die Einsatzzeit, so wird dieser besonders vergütet.

2) Das RhSchAbk trifft keine besondere Regelung für Mehrschichtarbeit. Die in Art.7 Ziff.3 RhSchAbk zugelassene Verlegung der Nachtruhe in die Tageszeit steht unter der Bedingung, daß mindestens 7 Stunden der Ruhezeit zwischen 20 und 6 Uhr gewährt werden müssen. Es ist zweifelhaft, ob das RhSchAbk hierdurch für die durchlaufende Arbeitsweise Schranken ziehen wollte. Gegen die Zulässigkeit von Mehrschichtarbeit spricht auch die Bestimmung Art.16 Ziff.3 RhSchAbk über die wöchentliche Ruhezeit, die 26 Sonntage im Jahr umfassen soll.
Bei der Abfassung des RhSchAbk war die Radartechnik in der Binnenschiffahrt noch nicht so weit fortgeschritten, daß die durchlaufende Arbeitsweise als möglicher, besonderer Tatbestand aktuell war. D.h. nicht, daß das RhSchAbk bei durchlaufender Arbeitsweise überhaupt nicht zu beachten ist, vielmehr sind die tragenden Grundsätze des RhSchAbk auch

für die Mehrschichtarbeit maßgebend. Die tägliche 10- bzw. 12-stündige Mindestruhezeit und der geforderte freie Tag für je 6 Arbeitstage sind in den tarifvertraglichen Bestimmungen über die Mehrschichtarbeit eingehalten. Der Wechsel von Arbeit und Ruhe zwischen den beiden an Bord befindlichen Schichtbesatzungen kann so eingerichtet werden, daß eine ununterbrochene Arbeitsruhe von 12 Stunden täglich gewährleistet ist. Die Bedenken, die sich aus Art.7 Ziff.3 und Art.16 Ziff.3 RhSchAbk ergeben, werden durch den 10-tägigen Freizeitausgleich nach 20 Einsatztagen aufgewogen.

3) Die Praxis wirft einige Fragen auf. Die beiden an Bord befindlichen Schichtbesatzungen eines 800 t-Motortankschiffes lösten sich nach einem Bericht aus der Arbeitsverwaltung[6] im 8-stündigen Wechsel am Arbeitsplatz ab. Beachtenswerter Sinn dieser Regelung ist, die anstrengende Nachtarbeit gleichmäßig und tragbar auf die Schultern beider Besatzungen zu verteilen. Dies ergibt zwar im Zeitraum von 48 Stunden stets eine Ruhezeit von insgesamt 24 Stunden, es sind aber nur jeweils 8 Stunden zusammenhängend. Gerade hiergegen habe ich jedoch große Bedenken, denn bei einer ununterbrochenen Ruhezeit von nur 8 Stunden dienen allenfalls 6 - 7 Stunden wirklich der Erholung. M.E. besteht daher ein beträchtlicher Unterschied im Erholungswert zwischen einer 2x12-stündigen und einer 3x8-stündigen Ruhezeit im Zeitraum von 48 Stunden.

Der oft zu hörende Einwand, auf einem fahrenden Schiff gibt es keinen richtigen Schlaf, ist sicher für Schlafräume berechtigt, die schlecht schallisoliert sind. Erschütterungen durch die Fahrt sind in den modern und großzügig ausgestatteten Unterkunftsräumen der Schiffsbesatzung im Vergleich etwa zu den Verhältnissen einer Lkw-Schlafkabine nur sehr gering, so daß sich hieraus keine stichhaltigen Einwände ergeben dürften. Es bleibt jedoch ein Unruhegefühl, weil das Schiff in Fahrt ist, so daß man sicher von keiner ganz vollwertigen Ruhezeit sprechen kann [7].

---

6) Bericht des AM Hessen an den BAM v.1.9.60, AZ.53a 12.093. 1/18.156.1

7) In RAG 5, 130ff = Ars 8, 337ff wird die Freiwache auf einer Hochseefähre, in der das Maschinenpersonal schlafen konnte, als Arbeitsbereitschaft gewertet. Dies kann jedoch hier nur bedingt zum Vergleich herangezogen werden. Abgesehen davon, daß die Unterkunftsverhältnisse an Bord möglicherweise anders beschaffen waren, mußte dort über die Entlohnung dieser Zeiten und nicht über ihre arbeitschutzrechtliche Bewertung entschieden werden.

Berechtigte Zweifel sind jedoch bei der Zulässigkeit der Arbeitszeitdauer anzubringen. Die 240 Arbeitsstunden pro Besatzungsmitglied im Lauf der 20-tägigen Einsatzzeit führen zwingend dazu, gleichgültig wie die innerbetriebliche Schichteinteilung ist, daß regelmäßig an mehreren Tagen die Gesamtarbeitszeit über 10 Stunden hinausgeht Die hierzu nach § 7 Abs.2 AZO erforderliche Arbeitsbereitschaft ist aus den oben (2.Teil B. bis D.) angeführten Gründen sehr selten gegeben und fällt bei der Nachtfahrt so gut wie ganz weg, da hier die diensthabenden Besatzungsmitglieder mit der Bedienung des Radargeräts und des Suchscheinwerfers beschäftigt sind.

IV. Die Fahrgastschiffahrt auf dem Rhein

1) Die Besonderheiten arbeitszeitrechtlicher Art, die bei der Fahrgastschiffahrt gegeben sind, sollen am Beispiel der "Köln-Düsseldorfer-Rheindampfschiffahrt" gezeigt werden. Die Arbeitszeitbestimmungen des einschlägigen Rahmentarifvertrages[8] decken sich für die Monate März bis Oktober im wesentlichen mit den entsprechenden Bestimmungen des RTVRh. Abweichend davon ist, daß die der 14-stündigen Fahrzeit entsprechenden 10 Stunden Nachtruhe zwischen 21 Uhr 30 und 7 Uhr 30 liegen müssen, § 3 lit.A, Abs.2 RTVK.-D.
In den Wintermonaten gilt nach § 3 lit.B. Abs.1 RTVK.-D. die 45-Stundenwoche mit freiem Samstag. Passagierfahrten werden in diesem Zeitraum nicht unternommen.
Das RhSchAbk findet nach Art.1 Ziff.2d auf die Köln-Düsseldorfer Fahrgastschiffe keine Anwendung, da sie reine Passagierschiffe sind und weniger als 5 t Güter befördern.

2) Die Köln-Düsseldorfer Fahrgastschiffahrt befährt während der Saison (von Gründonnerstag bis etwa 15.Oktober) die Strecke Köln-Mainz fahrplanmäßig. In dieser Zeit gibt es keine Liegetage, sondern höchstens stundenweises Warten. Die Nachtruhezeit wird nach Möglichkeit durch Ablösung der einzelnen Schiffe untereinander eingehalten.

---

8) Rahmentarifvertrag v.10.7.61, abgeschlossen zwischen der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt, Köln,und der Gewerkschaft ÖTV, Bezirksverwaltung Düsseldorf, (RTVK.-D.)

Z.B. fährt das Schiff nach dem Fahrplan bis 21 Uhr, Am nächsten Morgen gingees nach dem Fahrplan wieder um 6 Uhr weiter, daher übernimmt Schiff B den Fahrplandienst an diesem Tag, während Schiff A z. B. um 8 Uhr eine Gesellschaftsfahrt ausführt.

Die Arbeit während der Fahrzeit ist anstrengend, Der Fahrplan und damit Zuganschlüsse müssen unbedingt eingehalten werden. Niedrigwasser und starker Verkehr bedeuten dann doppelte Inanspruchnahme. Jeder Handgriff muß sitzen. Zudem müssen die Besatzungsmitglieder sich noch alle Augenblicke Schlips und Kragen umlegen, um das Reisegepäck der Fahrgäste in Empfang zu nehmen. Arbeitsbereitschaft fällt während der Fahrt selten an, auf keinen Fall regelmäßig und in erheblichem Umfang, so daß die während der Saison fast täglich ausgefahrenen 14 Stunden, stets verbotene Mehrarbeit enthalten. Außerdem sind morgens und abends noch Putzarbeiten nötig, die z. T. zu zusätzlicher Mehrarbeit führen.
In den Wintermonaten werden die Besatzungsmitglieder in der Werkstatt beschäftigt, wo die 45-Stundenwoche eingehalten wird. Außerdem erhalten die Schiffsbesatzungen in dieser Jahreszeit ihre für Sonn- und Feiertagsfahrt angesammelten freien Tage, die mit dem Urlaub zusammen i. d. R. 8 bis 10 Wochen ausmachen.

B. Das Problem der Rechtsdurchsetzung

I. Die Sicherungsbestimmungen des Arbeitszeitschutzes und die Zuständigkeit zur Überwachung der Arbeitszeit

1) Tarifvertragsnormen, die Arbeitszeitverlängerungen über die gesetzlich festgelegten 8 Stunden täglich hinaus zulassen, bewirken nur dann eine Ausdehnung der Grenzen des straffreien Arbeitszeitraumes, wenn sie sich innerhalb des durch § 7 AZO gesteckten Rahmens bewegen. Die in der vorliegenden Arbeit angestellten Untersuchungen haben gezeigt, daß die tarifvertraglich zugelassenen 12- bzw. 14-stündigen Fahrzeiten nur bei den

wenigsten Besatzungsmitgliedern noch tatsächlich Arbeitszeiten sind, in die regelmäßig und in ausreichendem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Die Folge ist, daß diese allgemein gefaßten Tarifvertragsbestimmungen über die Fahrzeit keine Gültigkeit i.S.d. § 7 Abs. 2 AZO besitzen. Sie haben lediglich im Rahmen des § 7 Abs. 1 AZO Bedeutung, soweit sie eine Arbeitszeitverlängerung bis zu 10 Stunden täglich zulassen. Für jede Überschreitung dieser 10-Stundengrenze fehlt dagegen der Rechtfertigungsgrund, es sei denn, es liegt eine Zustimmung des Gewerbeaufsichtsamts nach § 8 AZO oder einer der Fälle des § 14 AZO vor.
Strafbar nach § 25 AZO macht sich der Arbeitgeber oder dessen Stellvertreter, nicht dagegen der Arbeitnehmer[9)], wenn er vorsätzlich oder fahrlässig unzulässige Mehrarbeit anordnet oder duldet, daß solche Arbeit freiwillig geleistet wird.

2) § 67 Abs. 1 Ziff. 5 JASchG ahndet Verstöße gegen die für den Jugendlichen während der Fahrt geltende tägliche Höchstarbeitszeit von 8 1/2 Stunden, die Mindestfreizeit von 10 Stunden und den Frühschluß vor den hohen Feiertagen als Ordnungswidrigkeiten. Hervorzuheben ist, daß hier auch der Freizeitausgleich für gefahrene Sonn- und Feiertage unter der Sanktion steht.
Entsprechendes gilt nach § 67 Abs. 1 Ziff. 1 JASchG für die Pausen, die Nachtruhe im Hafen, die 8-stündige Arbeitszeit, den Ausgleich für Mehrarbeit und die Sonntagsruhe samt Frühschluß.

3) Eine strafrechtliche Sanktion zur Einhaltung der Sonn- und Feiertagsruhe und des Freizeitausgleichs besteht beim über 18 Jahre alten Arbeitnehmer nicht. Das RhSchAbk schreibt diese Freizeiten zwar vor, überläßt aber nach Art. 25 die Durchführung durch "angemessene Maßnahmen" den einzelnen Vertragsstaaten. Es kennt also selbst keine Zwangsmaßnahmen, sondern vertraut in diesem Punkt auf die Vertragsstaaten. In der Bundesrepublik ist jedoch in dieser Hinsicht, abgesehen vom JASchG, noch nichts geschehen.[9a)]

9) RAG, ArbRSlg, Bd.8 S.332; RGStr 55,70ff; Denecke, AZO, § 25 A.4
9a) In neuseter Zeit zeigen sich erfreul. Ansatzpunkte. So ist das Ergebnis einer intern. Arbeitgeber- u. Arbeitnehmerkonferenz v.8.5.62 in Koblenz-E., daß die Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt ergänzender intern. Regelung u. Überwachung bedürfen, wozu eine ständige Konferenz gebildet wird.

4) Zur Überwachung der Arbeitszeitschutzbestimmungen sind im Bereich der AZO die örtlichen Gewerbeaufsichtsämter zuständig, § 27 AZO.
Das JASchG behält in § 60 den Landesregierungen das Recht vor, die Aufsichtsbehörden zur Durchführung des Gesetzes zu bestimmen. Es ist zu erwarten, daß in den einzelnen Ländern die Überwachung des Arbeitszeitschutzes wie früher gemäß § 26 JSchG vom 30. 4. 38 den Gewerbeaufsichtsämtern übertragen wird.

II. Die tatsächlichen Verhältnisse bei der Überwachung der Arbeitszeiten

1) Die einzelnen für das Rheinstromgebiet zuständigen Gewerbeaufsichtsämter sind in den letzten Jahren über die Regierungspräsidien von den Arbeitsministerien der betreffenden Länder verschiedentlich angewiesen worden, in der Binnenschiffahrt in verstärktem Maß Arbeitszeitkontrollen durchzuführen.[10)]
Mit Anlaß zu dieser Aktivierung des Arbeitszeitschutzes in der Binnenschiffahrt waren wiederholte Ersuchen der Gewerkschaft ÖTV bei den betreffenden Arbeitsministerien[11)] und die Bemühungen des Bundesarbeitsministeriums, zu einer gewissen Einheitlichkeit bei den zu ergreifenden Maßnahmen zu kommen.[12)]

---

10) So z. B. Erlaß des AM NRW vom 27.5.59, Aktz.: III B5 - 8333/8187 (III B 64/59) an die Regierungspräsidenten des Landes NWR; AM Ba-Wü, Schreiben v. 29.8.60 an die Gewerbeaufsichtsämter in Ba-Wü, Aktz.: III C 3322.15.3/60 Hh/Fr.
11) Schreiben des ÖTV-Hauptvorstandes HFA VI an die Arbeitsminister der Länder v. 29.5.58; AM Hessen an ÖTV-Hauptvorstand HFA VI, Schr. v. 11.6.58; AM Rh.-Pf. an ÖTV-Hauptvorstand HFA VI, Schr.v.12.9.58; AM NRW an ÖTV-Hauptvorstand HFA VI Schr.v. 24.6.58; BAM an ÖTV-Hauptvorstand HFA VI, Schr.v. 13.6.58.
12) Bericht des BAM v. 19.2.59,Aktz. III C 2/909/59^{I}, über die Arbeitsschutzkonferenz mit den Ländern in Königswinter am 21./22. 1.59

Die Ergebnisse sind dürftig. Zum Teil wird zugegeben, daß Arbeitszeitkontrollen in der Binnenschiffahrt wegen Personalmangels nicht durchgeführt werden können.[13] Die zur besseren Kontrollmöglichkeit erstrebte katastermäßige Erfassung der in dem Bereich eines jeden Gewerbeaufsichtsamtes verkehrenden Schiffe stößt auf Schwierigkeiten.[14] Die auf Grund durchgeführter Kontrollen getroffenen Feststellungen beziehen sich meistens nur auf Verstöße gegen die Mindestnachtruhezeit und die unzulässige Ausdehnung der Fahrzeit über die tarifvertragliche 12- bzw. 14-Stundengrenze hinaus.[15] Übereinstimmend mit dem Ergebnis meiner Untersuchungen stellen die Gewerbeaufsichtsämter fest, daß die Fahrzeit beinahe ausschließlich aus Zeiten reiner Arbeit und Arbeitsbereitschaft besteht. Ob der Gehalt an Arbeitsbereitschaft bei einer 12- bzw. 14-stündigen Fahrzeit aber den Erfordernissen des § 7 Abs. 2 AZO entspricht, wird nicht untersucht und anscheinend stillschweigend vorausgesetzt. Konkrete Zweifel an der Gültigkeit der tarifvertraglichen Bestimmungen über die Fahrzeitverlängerung sind in dem von mir gesichteten Material nicht zum Ausdruck gebracht worden.

2) Beim RhSchAbk kann man zur Zeit von einer besonderen Überwachung zur Durchführung des Abkommens nicht sprechen.[16] Soweit die Vorschriften des RhSchAbk dieselbe Materie regeln wie die AZO, liegt die Überwachung mittelbar in den Händen der Gewerbeaufsicht. Dagegen fehlt bei den Bestimmungen über

---

13) Schreiben des Gewerbeaufsichtsamts Stuttgart vom 13.10.60 an das AM Ba-Wü., Aktz. 826 W/D

14) AM NRW an BAM., Schreiben v. 26.8.60, Aktz. III B 5 - 8333/8187

15) Bericht des AM Ba-Wü an BAM v. 9.2.61, Aktz. III C 3322.15. 3/61 Kr./Hh./Fr.; Bericht des AM Rh-Pf. an BAM v.14.10.60, Aktz. VI C 833.3/800.5; Bericht des AM Hessen an BAM v. 1.9.60, Aktz. 53a 12.093 1/18.156.1; Bericht des AM NRW an BAM v. 26.8.60, Aktz. III B 5.8333/8187.

16) Vgl. den von der Bundesrepublik nach Art. 27 Ziff. 2. RhSchAbk angefertigten Jahresbericht für den Zeitraum vom 1.12.59 bis 31.12.60 und die Stellungnahme der Gewerkschaft ÖTV, Hauptvorstand, HFA VI, Vermerk, Betr.: Abk. über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer, Formblatt für den Jahresbericht - Dokument C.
Vgl. auch oben Anm. 9a).

die Sonn- und Feiertagsruhe und dem damit gekoppelten Freizeitausgleich eine besondere Instanz, welche die Überwachung und Durchführung dieser Vorschriften sicherstellt. Die Gewerbeaufsichtsämter haben insoweit keine Ermächtigung zur Überwachung. Arbeitgeber- wie arbeitnehmerseitig wird daher seit langem eine Durchführungsverordnung zu dem Abkommen gewünscht, die in der Rheinschiffahrt insbesondere die Einhaltung der Sonn- und Feiertagsruhe gewährleistet.

C. Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

I. Das geltende Arbeitszeitrecht

Das RhSchAbk ist unmittelbar geltendes Recht der Bundesrepublik. Die AZO wird auf der deutschen Rheinstrecke nach Art. 5 RhSchAbk nicht verdrängt, soweit sie günstigere Arbeitsbedingungen als das RhSchAbk festsetzt. Tarifvertragliche Verlängerungen der täglichen Arbeitszeit über 10 Stunden hinaus müssen daher den Erfordernissen des § 7 Abs. 2 AZO entsprechen, um als gültige öffentlichrechtliche Arbeitsbestimmungen zu wirken. Die heute in der Rheinschiffahrt bestehenden tatsächlichen Verhältnisse rechtfertigen es nicht, allgemein für jeden Schiffstyp ohne Rücksicht auf Besatzungsverhältnisse und Art des Gewässers die Fahrzeitgrenzen auf 12 bzw. 14 Stunden täglich heraufzusetzen. Die Bestimmungen § 2 I Ziff.1 Abs.2 RTVRh, § 2 II Ziff.1 Abs.2 RTV-Esso und § 3 A Abs. 2 RTV- K-D. sind daher nichtig.
Für die Sonn- und Feiertagsruhe sind die Vorschriften des RhSchAbk maßgebend, § 105 Lit.i GewO hat keine praktische Bedeutung. Für Sonntagsarbeit im Hafen oder am Liegeplatz und für Sonntagswachen ist entgegen § 3 Ziff.4 Lit.b, § 4 Ziff.7, § 5 Ziff.4 RTVRh ein Freizeitausgleich gemäß Art.16 Ziff.1 RhSchabk zu gewähren. Die für Sonntagsarbeit anfallenden freien Werktage müssen im Gegensatz zu den tarifvertraglichen Bestimmungen im Zeitraum von 3 Monaten gegeben werden. Eine Abgeltung in Geld, wie § 4 Ziff. 3 RTVRh[16a] es

16a) i.d.F. v. 25.3.61. Seit 1.4.62 als Protokollnotiz zum RTVRh vorgesehen.

ermöglicht, ist nicht statthaft (arg. e contr. Art.14 Ziff.2 RhSchAbk). Entsprechendes gilt bei den anderen für die Rheinschiffahrt einschlägigen Tarifverträgen.

II. Die tatsächlichen Verhältnisse

In der Praxis finden sich zahlreiche Verstöße gegen die AZO, das RhSchAbk und die Rahmentarifverträge. Die 12- bzw- 14-stündige Fahrzeit kann sehr häufig nicht als Arbeitszeit gewertet werden, in die nach § 7 Abs.2 AZO regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. In den meisten Fällen gibt es für den Schiffsführer infolge des Fachkräftemangels überhaupt keine Arbeitsbereitschaft während der Fahrt. Beim Matrosen fällt nach Ablauf der 10-Stundenschicht zwar regelmäßig Arbeitsbereitschaft an, doch nicht in ausreichendem Umfang. Die für den noch nicht 18 Jahre alten Schiffsjungen vom Arbeitgeber angeordnete, formal zulässige Rufbereitschaft zwischen der 8 1/2-stündigen Höchstarbeitszeit und der Mindestnachtruhe von 10 Stunden während der Fahrt läßt sich bei ausreichender Besatzung wohl auf dem freien Strom durchführen, nicht aber auf schleusenreichen Strecken. Hier liegt dann zumeist Arbeitsbereitschaft und damit verbotene Mehrarbeit vor.

Die 10-stündige Schichtzeit während der Fahrt wird nur in sehr geringem Umfang eingehalten. In den Schiffahrtskreisen beruft man sich insoweit stets auf die dort nicht als ungültig angesehenen Tarifvertragsbestimmungen über die Fahr- bzw. Schichtzeitverlängerung.
Die Höchstarbeitszeit von 10 Stunden beim Aufenthalt des Schiffes im Hafen wird des öfteren ohne rechtfertigenden Grund überschritten und führt häufig zu verbotener Kürzung der Mindestnachtruhezeit.
Verstöße gegen die maßgebenden Bestimmungen der Sonntagsruhe und des Freizeitausgleichs sind zumeist auf die in Widerspruch mit dem RhSchAbk stehenden tarifvertraglichen Vorschriften zurückzuführen.

D. Ausblick

I. Die in der Untersuchung aufgezeigten rechtlichen und tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse in der deutschen Rheinschiffahrt sind unbefriedigend und bedürfen einer positiven Änderung. Sie wird nicht allein in einer strengeren Anwendung und Durchsetzung des gegenwärtig für die Rheinschiffahrt gültigen Arbeitszeitrechts zu finden sein, sondern sie muß tiefer gehen. Dabei darf wirtschaftlich Unmögliches nicht gefordert werden. Insbesondere ist der internationale Charakter der Rheinschiffahrt und das empfindliche Gleichgewichtssystem zwischen ausländischer und einheimischer Schiffahrt, zwischen Reederei und Partikulier, zwischen Schiffahrt, Bundesbahn und Güterfernverkehr auf der Straße zu beachten. Auf der anderen Seite kann aber der Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt nicht auf dem Rücken des Arbeitnehmers ausgetragen werden. Der Schutz des Menschen vor einer Überbeanspruchung geht wirtschaftlichen Forderungen vor.

II. Das RhSchAbk bietet in seiner jetzigen Gestalt keine ausreichende Gewähr für sachgerechte Arbeitszeiten. Die Lücke zwischen der täglichen Höchstarbeitszeit von 8 Stunden und der Mindestnachtruhezeit von 10 bzw. 12 Stunden ist ohne weitere Stützpunkte zu groß, als daß sie ohne Gefahr des Mißbrauchs der Arbeitskraft überbrückt werden kann. Hier zu einer internationalen Regelung zu kommen, die im einzelnen genau die Bedingungen festsetzt, unter denen die Fahrzeit verlängert werden kann, ist auf lange Sicht die günstigste Lösung. Daneben werden unbedingt besondere Bestimmungen für die durchlaufende Arbeitsweise erforderlich, die in der Binnenschiffahrt m.E. ihren Frachtanteil noch vergrößern wird.

III. Internationale Vereinbarungen bedürfen erfahrungsgemäß langer Vorbereitungs- und Anlaufszeiten bis zu ihrem Inkrafttreten. Schnellere Abhilfe wird daher vorläufig im Be-

reich der inländischen Rechtsetzung zu suchen sein. Dabei ist m.E. dem von der AZO vorgezeichneten Weg zu folgen. Er ist jedoch im Interesse der Rechtssicherheit zur weitgehenden Vermeidung rechtsunwirksamer tarifvertraglicher Arbeitszeitverlängerungen bei einer Neufassung dringend besser zu kennzeichnen, als es heute in § 7 AZO der Fall ist.

Blicken wir zurück auf die im rechtlichen und vor allem im tatsächlichen Bereich festgestellten Mißstände und suchen wir die tiefgehende Wurzel des Übels! Es ist der dickangeschwollene Strunk, der seine Säfte aus dem unabgeklärten Geländebereich zwischen voller Inanspruchnahme und echter Ruhezeit der Arbeitskraft saugt. Das rechte Handwerkszeug zur systematischen Reinigung des Bodens scheinen wir trotz erheblicher Bemühungen noch nicht gefunden zu haben, denn wo vermochten wir bisher in diesem Gelände eine allgemeingültige Ordnung zu schaffen. Die Vielfalt der Einzelergebnisse zeigt gerade kein einheitliches, klar abgegrenztes Bild von der Arbeitsbereitschaft, sondern eine entsprechende Vielfalt ihrer Erscheinungsformen mit der daraus resultierenden Rechtsunsicherheit.
Untersucht man jedoch sachgerechte Einzelergebnisse auf ihre Entstehungsart, so zeigt sich letztlich stets ein einheitlicher Arbeitsgang, und er dürfte in der Tat das einzige richtige Handwerkszeug zur Lösung des Problems sein:

> Nur durch qantitatives Erfassen aller Umstände, welche die tatsächliche Inanspruchnahme der Arbeitskraft bestimmen, kann die Qualität der Arbeitszeit und damit ihre Höchstgrenze sachgerecht festgesetzt werden.

In die Praxis umgesetzt bedeutet dies: Die nach arbeitswissenschaftlichen Methoden festzustellende Arbeitsbelastung muß Grundlage und Rahmen der Arbeitszeitverlängerung i.S.d. § 7 Abs.2 AZO sein. Angesichts der Vielfalt von Formen der Arbeit scheinbar ein undurchführbarer Lösungsvorschlag! - Keine große Ordnungsaufgabe kann von heute auf morgen bewältigt werden; jedoch begonnen werden kann gleich heute und dies sollte endlich getan werden.

Angefangen bei den Tarifpartnern, die den gröbsten Schmutz bereits dadurch abschöpfen könnten, daß, wenn sie die Arbeitszeit gem. § 7 Abs.2 AZO verlängern, sie im einzelnen genaue Anforderungen an die Besatzungs-, Wasser- und Schiffsverhältnisse stellen.

Solange der Schiffsführer sich am Steuer durch ein Besatzungsmitglied mit den entsprechenden Vorkenntnissen nicht ablösen lassen kann, und dies nicht regelmäßig z.B. im zweistündigen Wechsel während der Fahrzeit nicht tut, fehlt in seiner Arbeitszeit die für § 7 Abs.2 AZO erforderliche Arbeitsbereitschaft.

Ein Schiffsjunge, der nach Ablauf seiner Höchstarbeitszeit noch in regelmäßigen Abständen zum Fest- und Losmachen des Schiffes in den Schleusen benötigt wird, hat keine Rufbereitschaft.

Ansätze ähnlicher Art finden sich bereits in den Manteltarifverträgen für den Güter- und Möbelfernverkehr[17] und für die Seeschiffahrt[18]. Ebenso weisen die Dienstdauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der deutschen Bundesbahn beachtliche Regelungen in dieser Richtung auf. Wenn auch die Tätigkeitsmerkmale bei diesen Verkehrsträgern mit den Verhältnissen in der Binnenschiffahrt nicht gleichgesetzt werden können, so sind doch gewisse Gemeinsamkeiten vorhanden.

Der Gesetzgeber sollte das Prinzip des § 7 Abs.2 AZO beibehalten, den Tarifpartnern also die alleinige Regelungsbefugnis belassen. Er sollte sie jedoch an die Bedingung knüpfen, vor jeder derartigen Regelung ein arbeitswissenschaftliches Gutachten über die tatsächliche Arbeitsbelastung der betr. Berufsgruppe von einer unabhängigen Stelle einzuholen.

IV. Die gegenwärtige Zersplitterung des Arbeitszeitrechts in der Rheinschiffahrt sollte beseitigt werden. Zu denken ist hier an ein das geltende Arbeitszeitrecht zusammenfassendes Ausführungsgesetz zum RhSchAbk, ähnlich etwa dem

---

17) vom 25.11.1957

18) vom 27.2.1958, vgl. hier insbes. auch die arbeitsschutzrechtlich äußerst interessante International Seafarers' Charter des ITF, Revision 1960, in dt. Sprache hsg. v. der Gewerkschaft OTV, Stuttgart.

Seemannsgesetz vom 26. 7. 1957 (BGBl II, S. 713 ff.) oder an eine Ausführungsverordnug zur AZO parallel zu Nr. 50 ff. AusfVO z. AZO beim Kraft- und Beifahrer. Dabei ist dringend die Einführung von Arbeitszeitnachweisen für das einzelne Besatzungsmitglied geboten, um einer wirksamen Überwachung der Arbeitszeit die Grundlage zu schaffen. Ob diesem Zweck Schichtenbücher wie im Kraftverkehr[19] oder das in der Seefahrt angewandte System (§ 101 SeemannsG) dienlicher sind, mag dahin gestellt bleiben. Zum Recht gehört die Durchsetzbarkeit und hierzu muß der Staat die nötigen Mittel in sachlicher wie in persönlicher Hinsicht bereit= stellen.

---

19) Die Bedenken, die Mössner (Siegmar M., Die Arbeitszeit der Kraftfahrer im Güterfernverkehr, Diss. in Vorber., Tübingen) gegen das Schichtenbuch im Kfz-Fernverkehr geltend macht, treffen für die Binnenschiffahrt nur zum Teil zu. Freilich, die Gefahr der Unredlichkeit besteht hier wie dort und der sowie so schon ange= schwollene "Papierkrieg" ist in beiden Berufen gleichermaßen unbeliebt. Jedoch sind Arbeitszeitauf= zeichnungen für einen wirksamen Arbeitsschutz notwendige Voraussetzung und selbst Mössner will den Kfz-Fahrtenschreiber aus diesem Grund beibehalten (nur das Schichtenbuch nicht). Einen solchen Fahrten= schreiber gibt es aber für Binnenschiffe nicht, m.E. wird man hier ohne Handaufzeichnungen nicht auskommen.

A n h a n g

Die wichtigsten tarifvertraglichen und gesetzlichen Bestimmungen zur Arbeitszeit in der Rheinschiffahrt

Rahmentarifvertrag für die Rheinschiffahrt v.1.5.57; i.d.F.v. 1.4.62
(RTVRh)

abgeschlossen zwischen
dem Allg. Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt e.V.,Duisburg,
der Lohnkommission des Schifferbetriebsverbandes "Jus et Justitia",
Duisburg-Ruhrort

einerseits

und

der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
-Hauptvorstand-, Stuttgart,

andererseits

§ 1

Geltungsbereich

Der Tarifvertrag gilt unmittelbar und zwingend für die Mitglieder der vertragschließenden Parteien.

1. Räumlich: Für das Stromgebiet Rhein (Rhein und schiffbare Nebenflüsse).
2. Fachlich: Für die Binnenschiffe einschließlich Tankschiffe und Hafenboote von Rheinschiffahrtsunternehmungen, soweit sie nicht ständig auf anderen Stromgebieten eingesetzt sind.
   Ausgenommen sind die Fahrgastschiffahrt, die Fährbetriebe und die Baggereien.
3. Persönlich: Für die auf den Binnenschiffen im Stromgebiet Rhein beschäftigten Besatzungsmitglieder.

§ 2

I. Arbeitszeit und -ruhe während der Fahrt

1. Den Besatzungsmitgliedern ist eine ununterbrochene Ruhezeit zu gewähren. Sie beträgt in den Monaten März bis Oktober einschließlich 10 Stunden, in den übrigen Monaten 12 Stunden. Die Ruhezeit fällt in die Zeit von 18 bis 8 Uhr.
   Die Schichtzeit während der Fahrt beträgt 10 Stunden täglich.[1] Sie kann in den Monaten März bis Oktober einschließlich auf täglich 14 Stunden, in den übrigen Monaten auf täglich 12 Stunden verlängert werden. (Die Vergütung erfolgt hierbei nach § 9,4
2. Die regelmäßige reine Arbeitszeit innerhalb des Fahrdienstes beträgt tgl. Mo.- Fr. je 8 Std.,Sa. 5 Std. (45 Std. wöchentlich).
3. An Sonn-und Feiertagen haben die Besatzungsmitglieder die zur Aufrechterhaltung der Fahrt und zur Sicherung des Schiffes erforderlichen Arbeiten zu leisten.
4. Die Ruhezeit kann aus zwingenden, nicht vorherzusehenden Gründen (Havarie,Hochwasser,Sturm,plötzliche Eisgefahr,Berücksichtigung der Schleusenzeiten) verkürzt werden. Die Stunden, um welche die Ruhezeit verkürzt wird, sind nach den Bestimmungen des

1) an Samstagen 5 Stunden

§ 3,3 (Nachtarbeit) als Nachtarbeitsstunden zu vergüten.

5. .....

6. Wenn das Fahrzeug nach dem Laden oder Löschen oder nach Reparaturarbeiten am gleichen Tage noch die Fahrt aufnimmt oder nach vorangegangener Fahrt am gleichen Tage mit Laden oder Löschen oder Reparaturarbeiten beginnt, sind die über 10 Stunden hinausgehenden Stunden[1] für die Besatzung als Überstunden (an Sonn-und Feiertagen mit den entsprechenden Zuschlägen) zu bezahlen . Die Schichtzeit von 10 Stunden fällt hierbei in die Zeit von 6 bis 17 Uhr, (Samstag von 6 bis 13 Uhr)

II. Arbeitszeit in Häfen oder an Liegeplätzen

1. Die regelmäßige tägliche Arbeitszeit an Werktagen bei Arbeiten am Schiff sowie beim Laden und Löschen beträgt zusammen 7 1/2 Stunden. Die Arbeitszeit ist in die Zeit von 6 bis 17 Uhr zu legen. Die Pausen betragen insgesamt 1 1/2 Stunden. Die Betriebsleitung oder ihre Stellvertretung regelt die Zeiteinteilung und die zeitliche Lage der Pausen. Der Zeitpunkt des Beginns der Arbeitszeit ist den Besatzungsmitgliedern am Vortage bis zum Arbeitsschluß mitzuteilen.

2. Wenn die Verhältnisse des Betriebes es erfordern, kann die Betriebsleitung oder ihre Stellvertretung die Arbeitszeit ois auf 10 Stunden am Tage verlängern. Die Mehrarbeitsstunden sind nach § 3,2 zu vergüten. Eine weitere Verlängerung der Arbeitszeit richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

§ 3

Mehr-, Nacht- und Sonntagsarbeit

1. Mehrarbeit ist diejenige Arbeit, die über die in § 2 festgesetzte regelmäßige Arbeitszeit (auch Fahrzeit) hinaus geleistet wird.

2. Die Vergütung für Mehrarbeit je Arbeitsstunde beträgt einen Stundenlohn mit einem Zuschlag von 25 v.H.

3. Werden Besatzungsmitglieder von 20 bis 6 Uhr in Häfen und an Liegeplätzen zur Arbeit herangezogen, so ist je Stunde ein Stundenlohn mit einem Zuschlag von 50 v.H. zu zahlen (Nachtarbeit). Dasselbe gilt bei Kürzung der Nachtruhe (vgl. § 2, I,4).

4. a) Wird an Sonntagen gefahren, so ist hierfür ein Zuschlag von 70 v.H. des Tagelohns zu zahlen und 1 1/2 freie Tage zu gewähren. Dieses gilt auch, wenn Bereitschaft angeordnet ist. Bereitschaft im Sinne dieser Bestimmung besteht so lange, bis die vorgesehene Fahrt endgültig abgesagt wird.
   b) Für Sonntagsarbeit (einschliepl. Berietschaftsdienst) in Häfen oder an Liegeplätzen ist je Stunde ein Stundenlohn mit einem Zuschlag von 70 v.H., mindestens jedoch der Lohn für 4 Sonnatsstunden zu zahlen. Ein Ausgleich durch einen freien Tag findet nicht statt.
   c) Wird eine für einen Sonntag angesetzte Fahrt vor 12 Uhr beendet, so sind 6 Stunden + 70 v.H. an alle Besatzungsmitglieder einschl. Gehalts-(Pauschal)empfänger zu zahlen. In diesem Falle findet eine Ausgleich durch freie Tage nicht statt.
   d) Wird die für einen Sonntag angesetzte Schicht (Fahrt oder Arbeit) in Häfen oder an Liegeplätzen spätestens bis zu ihrem festgelegten beginn abgesagt, so ist dem Besatzungsmitglied eine Entschädigung von 5.--DM zu zahlen.

---

1) an Samstagen die über 5 Stunden hinausgehenden Stunden

§ 4

RTVRh

Sonntagsruhe

1. Dem Besatzungsmitglied ist eine ununterbrochene 38-stündige Arbeitsruhe über den Sonntag zu gewähren; der Schichtbeginn am nachfolgenden Arbeitstag ist frühestens um 6 Uhr, An Sonnabenden vor fahrfreien Sonntagen soll um 16 Uhr die Schicht beendet sein.(Siehe auch § 9,4)
2. Muß aus betrieblichen Gründen an Sonntagen gefahren werden, so ist der in § 3,4a festgelegte Ausgleich zu gewähren.1)
3. Freie Werktage für gefahrene Sonntage müssen für das vorhergehende Kalenderhalbjahr bis zum 31. Juli bzw. bis zum 31. Januar gewährt sein.
Auf Wunsch des Besatzungsmitgliedes sollen mehrere freie Tage, die sich aus gelegentlichen Sonntagsfahrten ergeben, zusammenhängend gewährt werden, soweit die betrieblichen Verhältnisse dieses gestatten. Mehrere freie Tage dürfen nur an Liegeplätzen gegeben werden, in deren Nähe öffentliche Verkehrsmittel vorhanden sind. Im Ausland ist die Gewährung mehrerer zusammenhängender freier Tage an die Zustimmung des Besatzungsmitglieds gebunden.

4. Der Zeitpunkt der freien Tage ist rechtzeitig, spätestens am vorhergehenden Tage bis Arbeitsschluß, bei ankommenden Schiffen bis 20 Uhr bekanntzugeben.
5. .....
6. .....
7. Der Wachmann an oder Unterdeck erhält an Sonntagen und an Feiertagen mit Ausnahme der in § 5 Ziff.1 aufgeführten Feiertage eine Vergütung von DM 19,--, der Schiffsjunge eine solche von DM 11.--. Diese Regelung gilt auch für den Schiffsführer, wenn er in Ausnahmefällen selbst die Wache übernehmen muß. Der Ausgleich durch einen freien Werktag findet in diesen Fällen nicht statt. Die Dauer der Wache erstreckt sich bei auf Fahrt befindlichen Fahrzeugen von der Beendigung der Fahrt bis zu ihrer Wiederaufnahme, bei stilliegenden Fahrzeugen auf Strom, in Häfen oder an Liegeplätzen von der Beendigung der Arbeitszeit bis zu ihrer Wiederaufnahme, Die Wacheinteilung hat bis spätestens zum Arbeitsschluß des vorhergehenden Tages zu erfolgen.

§ 5

Feiertagsruhe

1. Der Neujahrstag, die beiden Feiertage zu Weihnachten, zu Ostern und zu Pfingsten sowie der 1.Mai sind freizugeben. § 4,1 gilt entsprechend.
2. Kann einer der in Ziff.1 genannten Feiertage in Ausnahmefällen aus zwingenden betrieblichen Gründen nicht freigegeben werden, so ist für den gefahrenen Feiertag ein Feiertagszuschlag von 100 v.H. des Tagelohns zu zahlen.
Für Arbeiten in Häfen oder an Liegeplätzen gilt § 3, 4b u.d entsprechend; jedoch tritt an die Stelle des Zuschlages von 50 v.H. ein solcher von 100 v.H. Fällt der Feiertag auf einen Wochentag, so ist nur der Zuschlag zu zahlen. Fällt der Feiertag auf einen Sonntag, so sind 1 1/2 freie Tage und der Zuschlag von 100 v.H. des Grundlohns zu gewähren.
3. .....
4. .....

1) Dem Besatzungsmitglied sind nach Möglichkeit 26 freie Sonntage im Jahr zu gewähren.

5. An Tagen vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten ist spätestens um 12 Uhr Feierabend. Dabei ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Bahnstation rechtzeitig erreicht werden kann. Zwischen den Vertragsparteien besteht Übereinstimmung darüber, daß an den Vortagen vor Ostern und Pfingsten die Fahrt nach 12 Uhr aus zwingenden, nicht vorherzusehenden Gründen fortgesetzt werden kann. Der Fahrtbeginn am nachfolgenden Arbeitstag, der frühestens um 6 Uhr erfolgen kann, andert sich um die am Vortag vor Ostern oder Pfingsten über 12 Uhr hinaus gefahrenen Stunden. Diese Stunden unterliegen keinen tariflichen Mehrarbeitszuschlagen. Soweit die über 12 Uhr hinaus gefahrenen Stunden nicht durch späteren Fahrtbeginn nach den Feiertagen gegeben werden, erfolgt eine Vergütung mit je einem Stundengrundlohn.

§ 8

Arbeitsschutz für Jugendliche

Für Jugendliche, das sind Besatzungsmitglieder, die über 14, aber noch nicht 18 Jahre alt sind, gelten die Bestimmungen dieses Tarifvertrages, soweit sie nicht den gesetzlichen Vorschriften entgegenstehen.
Sie dürfen nicht zu schweren körperlichen Arbeiten herangezogen und nicht beim Laden und Löschen gesundheitsschädlicher Güter beschäftigt werden. Was in Zweifelsfällen unter schwererer körperlicher Arbeit und unter gesundheitsschädlichen Gütern zu verstehen ist, wird durch Bestimmungen der Gewerbeaufsicht entschieden.

§ 9

Entlohnung - II. Allgemeine Bestimmungen

3. Die Wochenlöhne gelten für 6 Werktage in der Woche, die Monatsgehälter für 26 Werktage im Monat. Für die in die Woche fallenden feiertage dürfen Lohnabzüge nicht gemacht werden.

4a) In den Monaten März bis Oktober einschl. wird die gefahrene 11., 12., 13., und 14.Stunde, in den übrigen Monaten die gefahrene 11. u. 12.Stunden mit je einem Stundengrundlohn vergütet (§2I1)

4b) Vor fahrfreien Sonntagen wird für die Fahrt an Samstagen, soweit sie mindestens 10 Stunden betragt, 1/2 freier Tag gewahrt. Wird weniger als 10 Stunden gefahren, so werden die über 5 Stunden hinausgehenden Fahrstunden mit je 1 Stundengrundlohn bezahlt. Wird mehr als 10 Stunden gefahren, so werden die über 10 Stunden hinausgehenden Fahrstunden nach § 9 II Ziff.4a vergütet. Wird hierdurch die 38stündige Arbeitsruhe (§ 4,1) verkürzt, so ist die fehlende Zeit mit 1 Stundengrundlohn + 50% zu vergüten. Vor Fahrsonntagen werden ohne Freizeitausgleich die Fahrstunden an Samstagen über 5 Stunden hinaus bis zu 10 Stunden mit je einem Stundengrundlohn bezahlt. Wird mehr als 10 Stunden gefahren, so werden die über 10 Stunden hinausgehenden Fahrstunden nach § 9 II Ziff.4a vergütet. Für die Sonntagsfahrt wird ab der ab der 11.Fahrstunde 1 Stdengrundlohn mit 1 Zuschlag von 25% vergütet.

5.) Der Tagelohn i.S.d. Tarifvertrages ist bei Wochenlohnempfangern 1/6 des Grundlohnes, Monatsgehaltempfangern 1/26 des Monatsgrundgehalts der jeweiligen Lohnstufe in der betr. Berufsgruppe bei Schiffsjungen 1/6 der festgesetzten Wochengrundvergütung. Der Stundenlohn errechnet sich entsprechend mit 1/45 des Wochengrundlohnes oder 1/187 des Monatsgrundgehaltes oder 1/45 der festgesetzten Wochengrundvergütung für Schiffsjungen.

§ 10

Besondere Vergütungen

5. Wird das Besatzungsmitglied zu Havariearbeiten herangezogen, so ist zum Lohn je Stunde eine Sondervergütung von 50% des Stundenlohnes zu zahlen.

VRh 6. a) Ist das Fahrzeug nicht ordnungsgemäß nach den Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften bemannt, so ist der tarifliche Grundlohn der untersten Lohnstufe der jeweiligen Berufsgruppe bzw. die Schiffsjungengrundvergütung des 1.Lehrjahres während der Fahrt und bei Laden und Löschen gerecht auf die Besatzungsmitglieder einschl. Schiffsjungen zu verteilen. Dies gilt auch für Mehr-, Nacht- und Sonntagsarbeit, jedoch ohne Zahlung der hierfür festgesetzten Zuschläge (§ 3).

b) Wird statt des fehlenden Matrosen ein Schiffsjunge gefahren, so ist der Unterschiedbetrag zwischen dem tariflichen Matrosengrundlohn und der Schiffsjungengrundvergütung zu verteilen.

c) Die Verteilung des Lohnes unterbleibt in den Fällen des § 14,2.

7. In der Baselfahrt erhalten die Wochenlohnempfänger mit Ausnahme der auf nichtschleppenden Selbstfahrern Beschäftigten eine Zulage von 1.--DM je Tag. Unter Baselfahrt ist die Fahrt oberhalb der Kehler Brücke zu verstehen.

8. An das Personal auf Kran- und Flettschiffen ist je bewegte Tonne ein Tonnengeld von 0,03 DM zu zahlen.

§ 11

Unterkunft

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Unterkunfts- und Aufenthaltsräume der Besatzung in wohnlichem Zustand zu erhalten. Einrichtungs- und Haushaltungsgegenstände sind ausreichend zu liefern. Die Besatzung ist verpflichtet, Räume und Einrichtungsgegenstände pfleglich zu behandeln und dauernd in reinlichen Zustand zu erhalten.

§ 16

Arbeiten in der Ladung

1. Zu den Arbeiten in der Ladung darf die Besatzung nicht herangezogen werden. Als "Arbeit in der Ladung" gilt nicht die Kontrolle der Güter durch die Schiffsbesatzung beim Be- und Entladen und das Arbeiten in der Ladung zum Klarmachen für die Fahrt (Kohle unter die Luke zu bringen, Ställe bauen usw.).
   Für Maschinenpersonal dürfen keine Decksarbeiten, von Deckpersonal keine Arbeiten in der Maschine, ausgenommen auf Motorgüterschiffen, verlangt werden.
2. Die Besatzung der Güterboote kann jedoch zur Arbeit in der Ladung herangezogen werden, wenn Hafenarbeiter nachweislich nicht gestellt werden können, oder wenn nur eine Gütermenge bis zu 10 t im Einzelfalle umzuschlagen ist,
3. Die Besatzungsmitglieder der Güterboote sind in den Fällen zur Arbeit in der Ladung verpflichtet, in denen Güter von Bord zu Bord überschlagen werden, die für einen anderen Platz bestimmt sind als für denjenigen, an dem der Überschlag stattfindet.
4. In den in Ziff.2 und 3 bezeichneten Fällen wird an das beschäftigte Besatzungsmitglied je Stunde eine Vergütung von 0,75 DM gezahlt.

RTVRh

Tarif-Vereinbarung zum RTVRh

gültig seit 1.7.61

Dem fahrenden Personal in der Rheinschiffahrt (Schiffsjungen ausgenommen) wird ein monatliches Gesamteinkommen garantiert, das um 15% über dem Grundlohn - bei Verheirateten einschließlich der Verheiratetenzulage - liegt.
Auf dieses garantierte Einkommen werden alle tariflich festgelegten Vergütungen angerechnet, mit Ausnahme der Sonntagswachen und der Feiertagswachen (§ 4,Ziffer 7 und § 5,Ziffer 4 des Rahmentarifvertrages).

RTVRh

Besondere Bestimmungen für Hafenboote

§ 1

Hafenboote und Boote im Hafendienst unterliegen den Bestimmungen des Rahmentarifvertrages für die Rheinschiffahrt, soweit diese nicht durch folgende besondere Vereinbarungen abgeändert oder ergänzt sind.

§ 2

Kennzeichnung des Hafenbootes

Ein Hafenboot ist ein Fahrzeug, auf das die einschlägigen Bestimmungen für Verschleppungen in der Hafen- und Kanalfahrt zutreffen, und das zugelassen ist.
Jedes Boot, das Hafendienst verrichtet, fällt für die Zeit dieser Tätigkeit unter die besonderen Bestimmungen für Hafenboote.

§ 4

Arbeitszeit

1. Im Hafendienst gilt die 12stündige Fahrzeit. Die Nachtruhe fällt in die Zeit von 18 bis 8 Uhr.
2. Für die Streckenfahrten gilt § 2,I des Rahmentarifvertrages für die Rheinschiffahrt.
3. Für Fahrten an Sonn-und Feiertagen gelten die Bestimmungen des § 3,4 und 6 sowie des § 4, 1 und 2 des Rahmentarifvertrages. Wird eine für einen Sonntag angesetzte Fahrt vor 13 Uhr beendet, so sind 6 Stunden + 70 v.H. an alle Besatzungsmitglieder einschließlich Gehalts-(Pauschal)empfänger zu zahlen. In diesem Falle findet ein Ausgleich durch einen freien Tag nicht statt.
4. Beginnt die Arbeitsleistung im Hafendienst und endet sie im Streckendienst, so gilt § 2,I,1 des Rahmentarifvertrages.
5. Beginnt die Arbeitsleistung im Streckendienst und endet sie im Hafendienst, so beträgt die Fahrzeit 12 Stunden. Ist die 12stündige Fahrzeit beendet und wird sie weiter fortgesetzt, so sind die darüber hinaus geleisteten Fahrstunden als Mehrarbeit nach § 3,Ziffer 3 des Rahmentarifvertrages zu bezahlen.
6. Wird an Sonnabenden von den am gleichen Tage im Streckendienst eingesetzten Fahrzeugen nach 14 Uhr Hafendienst verrichtet, so sind die bis 18 Uhr geleisteten Fahrstunden als Mehrarbeit nach § 3,2 des Rahmentarifvertrages zu bezahlen. Alle nach 18 Uhr geleisteten Fahrstunden sind nach § 3,3 des Rahmentarifvertrages abzugelten. Unmittelbare Verschleppungen des Streckenanhanges innerhalb der Hafengebietsgrenzen gelten dann in keinem Falle als eine neue Verschleppung (kein neuer Schleppauftrag). Die nach 14 Uhr geleisteten Fahrstunden gelten nicht mehr als Mehr- bzw.Nachtarbeit,wenn die 12stünd.Fahrzeit §4,5 der "Besonderen Bestimmungen für Hafenboote" nicht überschritten wird.
7. .....

RTVRh Protokollnotiz betreffend Arbeitszeit auf Gasölbunkerbooten

Die Arbeitszeit der Besatzung auf Gasölbunkerbooten beträgt 7 1/2 Stunden täglich (45 Stunden wöchentlich).
Die Unterscheidung zwischen Fahrzeit und Arbeitszeit gemäß § 2 I Ziffer 1 und 2 und § 2 II Ziffer 1 erfolgt nicht.
Die über die 7 1/2 Stunden hinaus geleistete Arbeit ist Mehrarbeit und wird gemäß den einschlägigen Bestimmungen,des Rahmentarifvertrages für die Rheinschiffahrt vergütet.

RhSchAbk Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

v. 21.5.54 BGBl 1957 II S.217ff

Teil I
Geltungsbereich des Abkommens

Artikel 1

1. Dieses Abkommen gilt an Bord aller Schiffe, die der gewerbsmässigen Beförderung von Gütern dienen und nach Artikel 22 der am 17.Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten revidierten Rheinschiffahrtsakte, unter Berücksichtigung der späteren Abänderungen dieser Akte, zur Schiffahrt auf dem Rhein zugelassen sind.
2. Dieses Abkommen gilt nicht an Bord der folgenden Schiffe:
   a) Schiffe, die ausschließlich oder fast ausschließlich in Häfen verwendet werden,
   b) Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als fünfzehn Tonnen, mit Ausnahme der Schlepper,
   c) Segelschiffe,
   d) Passagierschiffe, die nicht mehr als fünf Tonnen Güter befördern,
   e) Seeschiffe,
   f) Fischereifahrzeuge,
   g) die unter Absatz 1 fallenden Schiffe während einer gänzlich außerhalb der Rheinschiffahrt stattfindenden Reise.

Artikel 2

1. Soweit in den folgenden Bestimmungen nichts anderes vorgesehen ist, erfaßt das Abkommen jedes Besatzungsmitglied der Schiffe, für die das Abkommen gilt, sowie den Kapitän oder Schiffsführer, wenn sie gegen Entgelt beschäftigt sind.
2. Diese Personen werden im folgenden als "Rheinschiffer" bezeichnet.

Artikel 3

1. Die Teile IV,V,VIII und IX dieses Abkommens gelten nicht für folgende Gruppen von Rheinschiffern:
   a) die auf dem Schiffattest des Schiffes, auf dem sie arbeiten, eingetragenen Eigentümer;
   b) die auf dem Schiff arbeitenden Verwandten des Schiffseigentümers, und zwar der Ehegatte, die Kinder und Enkelkinder, die Eltern und Großeltern sowie deren Ehegatten und die mit dem Schiffseigentümer im gleichen Grad verschwägerten Personen, sofern sie nicht gegen Entgelt beschäftigt sind.
2. Im Sinn dieses Artikels bedeutet der Ausdruck "Eigentümer" jeden Rheinschiffer, der mindestens einen Viertelanteil an dem Schiff besitzt oder als Erbe irgend einen Anteil an dem Schiff erworben hat.

Artikel 5

Soweit kraft Gesetzes, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf den Schiffen eines der Vertragsstaaten günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Abkommen vorgesehen sind, werden sie durch die Bestimmungen dieses Abkommens nicht berührt.

Teil II

Zusammensetzung der Besatzungen

Artikel 6

Die Besatzungen der Schiffe, auf denen dieses Abkommen gilt, müssen ausreichen, um
a) die Sicherheit der Schiffahrt zu gewährleisten,
b) die Durchführung der Bestimmungen dieses Abkommens zu ermöglichen.

Teil III

Nachtruhe während der Fahrt

Artikel 7

1. Während der Fahrt haben die Rheinschiffer Anspruch auf eine nächtliche Ruhezeit von mindestens
   a) zwölf Stunden während der Monate November, Dezember, Januar und Februar,
   b) zehn Stunden während der übrigen Monate.
2. Die im vorstehenden Absatz festgesetzten nächtlichen Ruhezeiten müssen in die Zeit zwischen 18 Uhr und 8 Uhr fallen.
3. Durch nationalen Gesamtarbeitsvertrag oder durch die nationale Gesetzgebung kann festgelegt werden, daß an Stelle der in Absatz 1 vorgesehenen Nachtruhe eine tägliche Ruhezeit von gleicher Dauer tritt, wobei jedoch mindestens sieben aufeinanderfolgende Stunden in die Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr fallen müssen

Artikel 8

Abweichend von den Bestimmungen des Artikels 7 dieses Abkommens kann die Nachtruhe gekürzt werden

a) um höchstens zwei Stunden, wenn leicht verderbliche Güter befördert werden;
b) zur Verhütung des Verderbens von Gütern, jedoch nur dann, wenn solche Güter an Bord von einzeln geschleppten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen mit eigener Triebkraft befördert werden;
c) um die zur Durchfahrt durch eine Schleuse erforderliche Zeit oder um höchstens zwei Stunden bei der Einfahrt in einen den Gezeiten ausgesetzten Hafen Belgiens oder Seelands sowie, falls das Schiff aus Belgien oder Seeland kommt, in den Hafen Dordrecht, oder bei der Ankunft in diesen Häfen;
d) bei Unfällen oder Rettungsaktionen, bei Hochwasser, Sturm oder plötzlicher Eisgefahr;
e) am Tag der Ankunft im Bestimmungshafen, unter der Bedingung, daß die Arbeitszeit der an Bord befindlichen Rheinschiffer an diesem Tag nicht über 22 Uhr verlängert wird;
f) wenn sich während der Fahrt herausstellt, daß der Anschluß an ein Seeschiff versäumt werden könnte;
g) während der Fahrt oberhalb Koblenz, bei unerwartetem und schnellem Fallen des Wasserstandes, höchstens während einer Nacht, um das Leichtern zu vermeiden.

Teil IV

Arbeitszeit im Hafen und an den Lösch- und Ladestellen.

Artikel 9

1. Befindet sich ein Schiff im Hafen oder an einer sonstigen Lösch- oder Ladestelle, so richtet sich die Arbeitszeit der Rheinschiffer auf diesem Schiff nach der örtlichen Regelung.
2. Jedoch darf die regelmäßige Arbeitszeit, vorbehaltlich der durch die örtliche Regelung vorgesehenen Abweichungen, 48 Stunden wöchentlich und 8 Stunden täglich nicht überschreiten.

Artikel 10

1. Falls ein Schiff im Lauf des gleichen Tages fährt und beladen oder gelöscht wird, darf die Gesamtarbeitszeit der Rheinschiffer zwölf Stunden nicht überschreiten, es sei denn, es handele sich um die in Artikel 13 vorgesehenen Stunden.
2. Falls ein Schiff im Lauf des gleichen Tages fährt und während mehr als 8 Stunden in einem oder mehreren Häfen ladet oder löscht, so gelten die für das Laden oder Löschen verwendeten Stunden, soweit die 8 Stunden überschreiten, als Überstunden; dabei darf die Gesamtdauer der Arbeit an einem solchen Tag 12 Stunden nicht überschreiten.
3. Aufenthalte in einem oder mehreren Zwischenhäfen von insgesamt weniger als 4 Stunden im Lauf eines Tages gelten als Fahrzeit.

Teil V

Überstunden

Artikel 11

Wird die in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehene Nachtruhe nach Artikel 8 gekürzt, so gelten die Stunden, um welche die Nachtruhe gekürzt wird, als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 Absatz 1 zusteht.

Artikel 12

Über die in Artikel 9 Absatz 1 und 2 festgelegten Grenzen hinaus geleistete Stunden gelten als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

Artikel 13

Befindet sich ein Schiff im Hafen oder an einer anderen Lade- oder Löschstelle, so gelten Arbeitsstunden zwischen 19 Uhr und 6 Uhr sowie an Sonntagen und an den Feiertagen, die in Artikel 15 oder in den die Rheinschiffer betreffenden Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen sind, als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

Artikel 14

1. Als Überstundenvergütung gelten der Satz oder die Sätze, die durch die Gesetzgebung vorgeschrieben oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzt sind.
2. Die Gesamtarbeitsverträge können vorsehen, daß die Barvergütung durch entsprechende Freizeit und Landgang abgegolten wird.

Teil VI

Feiertage

RhSchAbk

Artikel 15

1. Vorbehaltlich der unter Buchstaben b)d) und f) des Artikels 8 angeführten Fälle darf ein Rheinschiffer im Laufe eines Jahres an wenigstens 7 Feiertagen nicht zur Arbeit angehalten werden; diese Tage sind von jedem Vertragsstaat aus der Reihe der nachstehenden aufgeführten 8 Tage zu bestimmen: Neujahrstag, Ostersonntag, Ostermontag, 1.Mai, Pfingstsonntag, Pfingstmontag, 1.Weihnachtstag und Stephanstag (26.Dezember).
2. An solchen Tagen geleistete Arbeitsstunden gelten als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.
3. Die Bestimmungen von Absatz 1 dieses Artikels gelten vom 1.Mai bis einschl. 30.September nicht auf Passagierschiffen, die höchstens 100 Tonnen Güter befördern, wenn diese Schiffe im regelmässigen Liniendienst stehen.

Teil VII

Wöchentliche Ruhezeit

Artikel 16

1. Jedem Rheinschiffer steht im Durchschnitt ein Ruhetag auf je 6 Arbeitstage zu, der innerhalb einer Zeitspanne von höchstens 3 Monaten zu gewähren ist.
2. Als Ruhetag gilt eine Ruhezeit von mindestens 24 aufeinanderfolgenden Stunden, die unmittelbar im Anschluß an die Nachtruhe gewährt wird.
3. Die wöchentlichen Ruhetage müssen, soweit wie möglich, 26 Sonntage im Jahr umfassen.

Artikel 17

Bei Kündigung des Arbeitsvertrages sind die wöchentlichen Ruhetage während der Kündigungsfrist zu gewähren.

Teil IX

Sonderzulagen

Artikel 22

Die zum Wachdienst an Bord verbleibenden Rheinschiffer haben, unabhängig von der ihnen dafür zustehenden Ersatzruhe, Anspruch auf eine Sonderzulage, falls der Wachdienst auf einen der Feiertage fällt, die in Artikel 15 oder in den die beteiligten Rheinschiffer betreffenden Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen sind.

Teil XI

Durchführung des Abkommens

Artikel 25

1. Dieses Abkommen wird in jedem Vertragsstaat und auf allen Schiffen, für die es gilt, und die Eigentum von Schiffsgesellschaften oder Partikulieren sind, deren Betriebssitz sich im Gebiet des betreffenden Staates befindet, durch alle angemessenen Maßnahmen und insbesondere durch Gesamtarbeitsverträge durchgeführt. Hat ein Partikulier im Gebiet des betreffenden Staates keinen Betriebssitz, so gilt für die Durchführung dieses Artikels sein Wohnsitz als Betriebssitz.

RhSchAbk

2. Jeder Vertragsstaat kann die Durchführung des Abkommens innerhalb seines Gebietes auf allen Schiffen, für die das Abkommen gilt, ohne Unterschied der Flagge oder Nationalität des Schiffes überwachen.
3. Wird im Gebiet eines Vertragsstaates von den Behörden dieses Gebietes auf einem Schiff, das im Eigentum einer Schiffsgesellschaft oder eines Partikuliers mit dem Sitz des Unternehmens in einem anderen Vertragsstaat steht, eine Übertretung der Bestimmungen dieses Abkommens festgestellt, so haben die Behörden, welche die Übertretung festgestellt haben, unverzüglich die zuständigen Behörden des anderen Staates davon in Kenntnis zu setzen. Diese haben die geeigneten Maßnahmen zu treffen.

RTV-Esso

Zusatzabkommen zum Rahmentarifvertrag für die Binnenschiffahrt der Esso-Tankschiff-Reederei

abgeschlossen zwischen der Esso-Tankschiff-Reederei GmbH, Hamburg

und

der Gewerkschaft ÖTV -Hauptvorstand-Stuttgart

gültig seit 1.4.62

I. Geltungsbereicht

§ 1

Dieses Abkommen gilt

1. räumlich: für das Stromgebiet Rhein (Rhein, schiffbare Nebenflüsse und Kanäle).
2. sachlich: für 12 Motortankschiffe der Esso-Tankschiff-Reederei GmbH, welche in Tag- und Nachtdienst fahren.
3. personell: für die auf den Schiffen gem. 2. beschäftigten Besatzungsmitglieder für die Dauer ihrer Beschäftigung auf diesen Schiffen.

II. Schiffsbesetzung und Schichtsystem

§ 2

Für jedes Schiff sind 3 Schichten bereitzustellen. Jede Schicht muß mit einem Schiffsführer oder Steuermann und außerdem nach der "Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und Flöße" mit 2 Matrosen besetzt sein.

§ 3

Jede Schicht erhält nach einer Einsatzzeit von 20 Tagen eine Freizeit von 10 Tagen. Der zuständige Urlaub wird hiervon nicht berührt.
Die jeweils an Bord befindlichen 2 Schichten versehen den Tag- und Nachtdienst in einem innerbetrieblich zu regelnden Wechsel von Arbeit und Ruhe.

III. Vergütung

§ 4

Der Schichtfahrtzuschlag, welcher die Mehrarbeit, die Nachtarbeit, die Arbeit an den ersten beiden

RTV-Esso Sonntagen und die hierfür zu zahlenden Zuschläge umfaßt, beträgt 49% des Grundgehaltes bzw.-Lohnes.
Die Tankzulage, Vergütung für Feuerungsverbot und Tankreinigung werden pauschaliert.
Bei Abwesenheit des Schiffsführers (Feiertage, Urlaub, Krankheit u.ä.) wird seine Stellvertretung einem Steuermann übertragen, welcher für jeden Tag der Stellvertretung ein zusätzliches Entgelt erhält.

RTV K-D.

Rahmentarifvertrag v. 10.7.61

zwischen

der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt, Köln

und

der Gewerkschaft ÖTV, Bezirksverwaltung Düsseldorf

§ 1

Geltungsbereich

Der Tarifvertrag gilt
1. räumlich: für das Stromgebiet Rhein und dessen schiffbare Nebenflüsse
2. fachlich: a) für das Schiffspersonal
b) für das Personal der Reparaturwerkstätten
c) für das Personal der Kellerei Köln.

§ 2

Bemannung der Fahrzeuge

Die Bemannung der Fahrzeuge richtet sich grundsätzlich nach dem Schiffsattest bzw. den gesetzlichen Bestimmungen.
In Bezug auf die Bezahlung wegen fehlenden Personals ist jedoch davon auszugehen, daß auf den Dampfschiffen mit einer höchstzulässigen Personenzahl mit mehr als 2000 Personen 5 Matrosen nebst 1 Schiffsjungen, und auf Dampfschiffen mit einer höchstzulässigen Personenzahl ab 1600 Personen 5 Matrosen einzusetzen sind. Außerdem sind auf den 4 Motorschiffen der Städteklasse 1 I. Maschinist und 1 II.Maschinist zu fahren.

§ 3

Arbeitszeit

A) Vom Auslaufen des ersten Schiffes, spätestens ab 1.April eines jeden Jahres, bis zum Einlaufen des letzten Schiffes, mindestens bis zum 15.Oktober eines jeden Jahres, beträgt die Arbeitszeit außerhalb des Fahrdienstes täglich 7 1/2 Stunden, wöchentlich 45 Stunden, an 6 Tagen, und zwar: montags-freitags 8 Stunden täglich und samstags 5 Stunden. Diese Regelung gilt auch für die Besatzungsmitglieder der stilliegenden Fahrzeuge.

Den im Fahrdienst eingesetzten Besatzungsmitgliedern wird eine ununterbrochene Nachtruhe gewährt. Sie beträgt entsprechend einer 14stündigen Fahrzeit 10 Stunden und fällt in die Zeit von 21.30 Uhr bis 7.30 Uhr.
An den Tagesendstationen ist nach Beendigung des Einsatzes und

TV-K.-D. der erforderlichen Bunker-und Schiffsreinigungsarbeiten frühestens ab 17 Uhr Feierabend. Dies gilt nicht, sofern zur Sicherstellung des rechtzeitigen Einsatzes des Fahrzeuges Reparaturarbeiten notwendig sind.

B) Vom Einlaufen des letzten Schiffes, frühestens ab 16.Oktober eines jeden Jahres, bis zum Auslaufen des ersten Schiffes, längstens bis zum 31.März eines jeden Jahres, beträgt die Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich (1/45 des Wochengrundlohnes) 45 Stunden an 5 Tagen, wobei der Sonnabend dienstfrei ist.

§ 4

Vergütung für Mehr-, Nacht-, Sonn-und Feiertagsarbeit für Lohn- und Gehaltsempfänger

1. Für die gefahrene 11.,12.,13. und 14.Stunde erhalten die Lohnempfänger eine Vergütung von je einem Stundengrundlohn (1/45 des Wochengrundlohnes). Diese Vergütung unterliegt keinen tariflichen Zuschlägen für Mehr-, Nacht-, Sonn-und Feiertagsarbeit; sie scheidet auch aus der Einbeziehung in tarifliche Vergütungen aus, die gewährt werden, wenn das Fahrzeug nicht ordnungsgemäß nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften bemannt ist.
2. .....
3. Nachtarbeit ist diejenige Arbeit, die in der Zeit von 21.30 Uhr bis 7.30 Uhr in den Häfen oder an Liegeplätzen verrichtet wird. Die Vergütung für Nachtarbeit beträgt je Stunde 1 Stundenlohn zuzüglich einem Zuschlag von 50%. Dasselbe gilt bei Kürzung der Nachtruhe.
4. Sonntagsarbeit ist diejenige Arbeit, die an Sonntagen in Häfen oder an Liegeplätzen zwischen 0.00 Uhr und 24.00 Uhr verrichtet wird.
   Die Vergütung für Sonntagsarbeit (einschl.Bereitschaftsdienst) des fahrenden Personals beträgt je Stunde 1 Stundenlohn zuzüglich einem Zuschlag von 70%.
   Für den gefahrenen Sonntag werden 70% des Tagelohnes gezahlt und 1 1/2 freie Tage gewährt. Die freien Tage werden zusammen mit dem Jahresurlaub gewährt; sie können aber auch, sofern die betrieblichen Verhältnisse es gestatten, während der Fahrzeit - während der Vorsaison auch im Vorgriff - gewährt werden. Bei der Gewährung mehrerer zusammenhängender freier Tage und des Urlaubs ist dem Besatzungsmitglied .....
   Für die Fahrt an gesetzlichen Feiertagen werden 70% des Tagelohnes und 1 1/2 freie Tage gewährt. Der Prozentsatz erhöht sich an hohen Feiertagen (1.und 2.Weihnachtstag, 1.u.2.Ostertag, 1.u.2.Pfingsttag sowie 1.Mai) auf 100%. Fällt der Feiertag auf einen Werktag, so wird nur der Zuschlag bezahlt.
   Wird an Sonn-und Feiertagen über die festgelegte Arbeitszeit hinaus gefahren, so gelten die festgelegten Zuschläge für die anfallenden Mehrfahrtstunden.
5. Den Gehaltsempfängern werden die Zuschläge zu Ziff.1-4 (gefahrene 11.,12.,13.u.14.Stunde, Mehrarbeit, Nachtarbeit, Sonn-und Feiertagsarbeit)in Form der Fahrzulage pauschal vergütet. Die Zuschläge der Leistungen Ziff.3 u.4 machen 25% der Fahrzulage aus.
6. Während der freien Tage erhalten die lohnempfangenden Besatzungsmitglieder einen Tagelohn einschließlich der Familienzulage. Die Gehaltsempfänger erhalten für diese freien Tage das Wartegehalt zuzüglich der Hafenzulage.

§ 5

Wachen

Der Wachmann an oder unter Deck erhält für die Wache an Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen eine Vergütung von einem Tagelohn. Für Wachen an hohen Feiertagen (siehe § 4, Ziff.4) erhält der Wachmann statt des Tagelohnes 2 freie Tage, die seitens der Betriebsleitung durch Zahlung eines Tagelohnes zuzüglich einem Zuschlag von 100% abgegolten werden können.
Während der Liegezeit der Schiffe an der Tagesendstation muß stets je ein Mann des Decks- und des Maschinenpersonals an Bord sein. Diese beiden Wachgänger werden vom Kapitän bzw. vom ersten Maschinisten bestimmt, wobei auf Abwechslung zu achten ist. Eine besondere Vergütung wird hierfür nicht gezahlt.

§ 6

Sonderzulagen

1. Ist ein Fahrzeug nicht ordnungsgemäß bemannt, so wird der tarifliche Grundlohn des fehlenden Mannes während der Fahrt gerecht auf diejenigen Lohnempfänger verteilt, die die Arbeiten des fehlenden Mannes verrichten. Dies gilt auch für Mehr-, Nacht- und Sonntagsarbeit, jedoch ohne Zahlung der insoweit festgesetzten Zuschläge.
   Ist der fehlende Mann aus dringenden persönlichen Gründen unter Fortdauer der Lohnzahlung beurlaubt, so tritt der Lohnausgleich erst vom 4.Tage des Fehlens an ein.
   Es ist dafür Sorge zu tragen, daß insbesondere bei Maschinenpersonal alle Heizer und 2.Maschinisten gleichmäßig zur Verrichtung der Arbeit für den fehlenden Mann herangezogen werden. Im übrigen soll mit fehlendem Mann nur in dringenden Ausnahmefällen gefahren werden.
2. - 7. .....
8. Werden Beschäftigte zu Arbeiten an Landebrücken eingesetzt, so gilt die jeweils maßgebliche Arbeitszeit. Diese Arbeitszeit gilt in diesen Fällen auch für das fahrende Personal.
   Anfallende Mehr-, Nacht- und Sonntagsarbeit wird nach den hierfür festgesetzten Zuschlägen vergütet. Zusätzlich hierzu erhält jeder Beschäftigte ein Zehrgeld von DM 3,50 pro Tag. Werden Beschäftigte zu Arbeiten außerhalb ihres Standorts und ihres Fahrzeuges herangezogen, so werden die entstehenden Fahrkosten und gegebenenfalls Übernachtungskosten ersetzt. Das Zehrgeld wird in diesem Fall mit DM 4,50 pro Tag vergütet.

Lebenslauf

Am 18. Juni 1936 wurde ich in Leonberg als erstes Kind des Diplom-Volkswirts Dr. Herbert Münzner und seiner Ehefrau Margarete, geb. Hebsaker, geboren. Ich bin deutscher Staatsangehöriger.
Nach vier Jahren Volksschule besuchte ich den Lateinzug des Friedrich-List-Gymnasiums in Reutlingen. Am 23. März 1955 erhielt ich das Reifezeugnis. Nach einem Studium von neun Semestern Rechtswissenschaft an der Eberhard-Karls-Universität in Tübingen legte ich dort am 26. November 1959 die erste juristische Staatsprüfung ab. Seit Januar 1960 bin ich Gerichtsreferendar im Landgerichtsbezirk Stuttgart.

Gesamtherstellung: Paul Jilg, Photo-Offsetdruck, Stuttgart, Olgastraße 66